

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL
FACULDADE DE ARTES, LETRAS E COMUNICAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM COMUNICAÇÃO**

SILVIO MONTEIRO JÚNIOR

**A COBERTURA CIBERJORNALÍSTICA DE
ACIDENTES AÉREOS: o caso VOEPASS 2283**

Campo Grande - MS

OUTUBRO / 2025



Serviço Público Federal
Ministério da Educação
Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul



A COBERTURA CIBERJORNALÍSTICA DE ACIDENTES AÉREOS: o caso VOEPASS 2283

SILVIO MONTEIRO JÚNIOR

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação da UFMS, como requisito parcial para a obtenção do título de mestre em Comunicação. Área de concentração: Linguagens, Processos e Produtos Midiáticos

Orientador: Prof. Dr. Gerson Luiz Martins



SILVIO MONTEIRO JÚNIOR

A COBERTURA CIBERJORNALÍSTICA DE ACIDENTES AÉREOS: o caso VOEPASS 2283

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Mestrado em Comunicação, da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, como requisito para a obtenção do título de Mestre em Comunicação. Área de Concentração: Mídia e Representação Social. Linha de Pesquisa: Linguagens, Processos e Produtos Midiáticos.

Campo Grande - MS, 21 de outubro de 2025.

COMISSÃO EXAMINADORA

Documento assinado digitalmente



GERSON LUIZ MARTINS

Data: 18/11/2025 15:28:11-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Gerson Luiz Martins
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul

Documento assinado digitalmente



MARCOS PAULO DA SILVA

Data: 25/11/2025 11:39:40-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Marcos Paulo da Silva
Universidade Federal de Mato Grosso do Sul

Documento assinado digitalmente



FRANCISCO VIEIRA GARONCE

Data: 24/11/2025 22:49:44-0300

Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr. Francisco Vieira Garonce
Universidade de Brasília



Serviço Público Federal
Ministério da Educação

Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul



A todos os profissionais cujo trabalho anônimo e de excelência contribui para a segurança da aviação — seja na prevenção, na coordenação e execução de missões de busca de aeronaves desaparecidas, no resgate de sobreviventes ou na investigação de acidentes aeronáuticos. O reconhecimento ao trabalho de vocês está presente no olhar de cada aeronavegante e passageiro que cruza os céus.

Muito obrigado!



AGRADECIMENTOS

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Comunicação da UFMS, em especial aos amigos Marcos Paulo da Silva e Katarini Miguel, pela paciência e apoio ao longo desta jornada.

Ao meu orientador, professor Gerson Luiz Martins, pelo incentivo constante e por ser um balizador incansável na condução desta pesquisa — sem esquecer os muitos cafés, resenhas e risadas.

A todos os profissionais do Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico, que atuam em prol da localização e resgate de sobreviventes de acidentes aeronáuticos e marítimos, meu reconhecimento pelo exemplo de excelência no cumprimento desse dever.

Aos profissionais do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, meu agradecimento pela lisura e pela credibilidade que seus trabalhos representam na missão de evitar futuros acidentes.

Ao Exmo. Sr. Major-Brigadeiro do Ar Marcelo Moreno que, à época desta pesquisa, ocupava a chefia do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, minha gratidão pela sinceridade e transparência do seu testemunho. Sinto-me honrado.

Às duas pessoas que mantêm meu núcleo familiar: meu “irmão” de vida, Márcio Pereira, pelo incentivo incondicional, expresso em palavras de apoio, broncas e resenhas; e à Silvia Andreo, pelo esforço em caminhar junto, compreender e apoiar este sonho.

Aos meus pais, hoje em outro plano, pois sem os exemplos, valores e amor que recebi deles, nada disso teria sido possível. Vocês sempre estarão presentes.

Ao Davi, meu filho — o “cara” que ressignificou meu propósito de vida e me abastece de sorrisos e amor, por simplesmente existir. Filho, obrigado por me lembrar que “nada é impossível”!

Ao Pelicano 01, que rege, orienta e apoia tudo que me proponho a realizar nesta passagem, minha gratidão diária.



Serviço Público Federal
Ministério da Educação
Fundação Universidade Federal de Mato Grosso do Sul



“Como é frequente se ouvir em discussões sobre a nova tecnologia: não é como ter a escolha entre uma coisa e outra, mas sim a habilidade de escolher e combinar velocidade e profundidade no tempo correto com o objetivo certo.”

Paul Bradshaw



RESUMO

A pesquisa investiga a cobertura ciberjornalística de acidentes aéreos com foco no impacto da instantaneidade sobre a qualidade da informação em contextos de crise. Trata-se de um trabalho fundamentado em pesquisa bibliográfica, análise de conteúdo e entrevistas com especialistas, que busca compreender como as notícias, os fluxos informacionais e as mediações tecnológicas influenciam a construção da narrativa jornalística em desastres aéreos, avaliando a relação entre precisão, credibilidade e espetacularização da tragédia. O estudo tem como recorte o acidente com o voo VOEPASS 2283, ocorrido em agosto de 2024 no interior de São Paulo, evento que vitimou todos os seus ocupantes e obteve ampla repercussão nacional. O referencial teórico mobiliza conceitos como mediacentrismo, dromocracia, cibercultura, qualidade da notícia e teoria do agendamento, além de contribuições de autores centrais no debate sobre ciberjornalismo, fontes e sistemas peritos, como McLuhan, Castells, Virilio, Trivinho, Canavilhas, Pavlik, Sodré, Soley e Gans. A investigação adotou uma metodologia de natureza mista, com predominância qualitativa, apoiando-se na triangulação entre o levantamento bibliográfico, a coleta de reportagens publicadas nos sete dias subsequentes ao acidente e no momento da divulgação do relatório preliminar, e a realização de duas entrevistas — com o chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) e com um pesquisador em jornalismo. A análise qualitativa concentrou-se em três eixos: a divergência inicial na divulgação do número de vítimas, a seleção e utilização de fontes informativas e a credibilidade atribuída ao sistema pericial. Os resultados apontam que a instantaneidade compromete a validação e favorece a distribuição de informações imprecisas, alimentando narrativas fragmentadas e, por vezes, contraditórias. Observou-se a tendência à espetacularização, que transforma a tragédia em espetáculo midiático e dilui a fronteira entre informação de interesse público e exploração emocional do acontecimento. Verificou-se que o jornalismo, ao mesmo tempo em que amplia o acesso e diversifica os canais de difusão, enfrenta um ambiente marcado pela concorrência com cidadãos jornalistas, pela ação de algoritmos de distribuição e pela pressão econômica por engajamento, fatores que intensificam os riscos de desinformação. O ciberjornalismo, em sua condição de prática informativa dominante, precisa adotar estratégias que conciliem velocidade e verificação, reafirmando a credibilidade como valor central. A dissertação contribui para área da comunicação ao oferecer uma leitura crítica sobre os limites e potencialidades do ciberjornalismo diante de eventos disruptivos, ressaltando a importância de práticas ancoradas na ética, na curadoria informacional e na valorização da qualidade da notícia.

Palavras-chave: Comunicação; Ciberjornalismo; Acidentes Aéreos; Instantaneidade; Desinformação.



ABSTRACT

This research investigates the cyberjournalistic coverage of air accidents, focusing on the impact of immediacy on the quality of information in crisis contexts. It is a study based on bibliographic research, content analysis, and interviews with specialists, which seeks to understand how news, informational flows, and technological mediations influence the construction of journalistic narratives in air disasters, assessing the relationship between accuracy, credibility, and the spectacularization of tragedy. The case study focuses on the crash of VOEPASS flight 2283, which occurred in August 2024 in the interior of São Paulo, an event that claimed the lives of all its occupants and received wide national repercussion. The theoretical framework mobilizes concepts such as mediocentrism, dromocracy, cyberculture, news quality, and agenda-setting theory, in addition to contributions from central authors in the debate on cyberjournalism, sources, and expert systems, including McLuhan, Castells, Virilio, Trivinho, Canavilhas, Pavlik, Sodré, Soley, and Gans. The research adopted a mixed-methods approach, predominantly qualitative, supported by the triangulation of bibliographic review, collection of news reports published in the seven days following the accident and at the time of release of the preliminary report, and two interviews — with the head of the Center for Investigation and Prevention of Aeronautical Accidents (CENIPA) and with a journalism researcher. The qualitative analysis focused on three axes: the initial divergence in the disclosure of the number of victims, the selection and use of information sources, and the credibility attributed to the expert system. The findings indicate that immediacy undermines validation and favors the dissemination of inaccurate information, fostering fragmented and sometimes contradictory narratives. The study also identified a tendency toward spectacularization, which turns tragedy into a media spectacle and blurs the boundary between information of public interest and the emotional exploitation of the event. It was observed that journalism, while expanding access and diversifying dissemination channels, operates in an environment marked by competition with citizen journalists, the influence of distribution algorithms, and economic pressure for engagement — factors that intensify the risks of disinformation. Cyberjournalism, in its condition as the dominant form of informative practice, must adopt strategies that reconcile speed and verification, reaffirming credibility as a central value. This dissertation contributes to the field of Communication by offering a critical reading of the limits and potentialities of cyberjournalism in the face of disruptive events, highlighting the importance of practices grounded in ethics, informational curation, and the enhancement of news quality.

Keywords: Communication; Cyberjournalism; Air Accidents; Immediacy; Disinformation.



LISTA DE FIGURAS

Figura 1	Estrutura da Pesquisa.....	16
Figura 2	Notícia do G1.....	17
Figura 3	Foto (1) da cena do acidente.....	18
Figura 4	Foto (2) da cena do acidente.....	18
Figura 5	Fluxograma metodológico da pesquisa.....	21
Figura 6	Mapeamento dos SERIPA.....	62
Figura 7	Processo de Assessoramento de Imprensa.....	63
Figura 8	Regiões de Busca e Salvamento.....	66
Figura 9	Voo GOL1907.....	69
Figura 10	Acidente Avibras.....	69
Figura 11	Acidente Voo AF447.....	70
Figura 12	Acidente voo MH370.....	70
Figura 13	LaMia2933.....	71
Figura 14	Acidente Teori Zavascki.....	71
Figura 15	Acidente Ricardo Boechat.....	72
Figura 16	Acidente Marília Mendonça.....	72
Figura 17	Acidente Barcelos-AM.....	73
Figura 18	Acidente Gramado.....	73
Figura 19	Notícia publicada no portal oficial da FAB.....	80
Figura 20	Acidente TAM402.....	82
Figura 21	Notícia G1 13h36.....	85
Figura 22	Nota oficial VOEPASS.....	86
Figura 23	Notícia G1 14h43.....	86
Figura 24	Notícia UOL.....	88
Figura 25	Notícia Carta Capital.....	88
Figura 26	Notícia IG.....	88
Figura 27	Notícia CNN.....	89
Figura 28	Relato de testemunha.....	89
Figura 29	Marília Mendonça sobreviveu.....	90



LISTA DE FIGURAS

Figura 30	Destroços AF447.....	90
Figura 31	Destroços não são do AF447.....	91
Figura 32	Relógio do piloto.....	92
Figura 33	Notícia G1 20h01.....	94
Figura 34	Notícia G1 20h13.....	94
Figura 35	Nota Oficial FAB.....	95



LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1	Uso de aparelhos.....	37
Gráfico 2	Quantidade de notícias publicadas no período.....	75
Gráfico 3	Quantidade de notícias por cibermeio.....	78
Gráfico 4	Quantidade de notícias publicadas no segundo período.....	81



LISTA DE TABELAS

Tabela 1	Quantidade de notícias publicadas no período.....	75
Tabela 2	Quadro de horários de divulgação de notícias no dia 09/ago./2024....	76
Tabela 3	Notícias distribuídas por cibermeio.....	78
Tabela 4	Notícias distribuídas pela FAB.....	79
Tabela 5	Notícias distribuídas pela ANAC.....	79
Tabela 6	Notícias distribuídas por cibermeio.....	80
Tabela 7	Diversidade de enfoques da notícia.....	83
Tabela 8	Número informado de vítimas.....	86



LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ARCC	Aeronautical Rescue Coordination Center (Centro de Coordenação de Salvamento Aeronáutico)
CACI	Convenção de Aviação Civil Internacional
CECOMSAER	Centro de Comunicação Social da Aeronáutica
CENIPA	Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
DECEA	Departamento de Controle do Espaço Aéreo
FAB	Força Aérea Brasileira
LABDATA	Laboratório de Leitura e Análise de Dados de Gravadores de Voo
OACI	Organização de Aviação Civil Internacional
SERIPA	Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes
SIPAER	Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
SISCOMSAE	Sistema de Comunicação Social da Aeronáutica
SISSAR	Sistema de Busca e Salvamento
UFMS	Universidade Federal de Mato Grosso do Sul

SUMÁRIO

<i>Introdução.....</i>	<i>14</i>
<i>Capítulo 1 – Fundamentos da comunicação para análise do ciberjornalismo em situações de crise</i>	<i>27</i>
1.1 Mediacentrismo e a centralidade dos meios de comunicação	27
1.2 A Internet e a cibercultura: transformações na sociedade	29
1.3 Ciberjornalismo e a transformação da prática jornalística.....	33
1.4 As características do ciberjornalismo.....	35
1.5 Dromocracia: a lógica da velocidade no ciberjornalismo	38
1.6 O campo informacional: fatos, notícias e os “Cidadãos Jornalistas”	40
1.7 A Teoria do Agendamento	44
1.8 Fontes e Peritos: credibilidade e desinformação.....	48
1.9 A qualidade da cobertura jornalística dos acidentes aéreos	51
<i>Capítulo 2 – Do Acidente à informação: organismos da aviação e a relação com o jornalismo</i>	<i>55</i>
2.1 A origem da aviação e seus acidentes.....	55
2.2 O Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico (SISSAR)	56
2.3 O Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.....	59
2.4 O Sistema de Comunicação Social da Aeronáutica	62
2.5 O acidente aéreo e seus desdobramentos	64
2.6 O registro de acidentes aéreos midiáticos	68
<i>Capítulo 3 – O caso do voo VOEPASS 2283: noticiabilidade e análise</i>	<i>75</i>
3.1 A cobertura midiática no dia do acidente	75
3.2 Distribuição das notícias no tempo: a análise quantitativa.....	78
3.3 Análise qualitativa sobre os períodos noticiosos	82
3.4 A indefinição sobre o número de vítimas.....	86
3.5 Fontes oficiais e peritos	88
3.6 O sensacionalismo ultrapassa a notícia.....	94
<i>Considerações finais.....</i>	<i>100</i>
<i>Referências.....</i>	<i>106</i>
<i>Anexo A – Entrevista 01</i>	<i>117</i>
<i>Anexo B – Entrevista 02</i>	<i>129</i>

Introdução

Em 1994 executei, como piloto da Força Aérea Brasileira, minha primeira missão de busca a uma aeronave desaparecida. Meu sonho de voar havia começado bem antes, em 1986, quando ingressei na Escola Preparatória de Cadetes do Ar. Depois de me formar como piloto na Academia da Força Aérea e me especializar como piloto de helicópteros, escolhi ir para o Esquadrão Pelicano, cuja missão principal é buscas e resgatar sobreviventes de acidentes aeronáuticos e marítimos. Assim, decolamos de Campo Grande-MS durante a madrugada e voamos o dia todo até a cidade de Manaus-AM. Ainda com algumas horas de luz, decolamos novamente e, já com o sol se pondo, localizamos um avião que havia realizado um pouso forçado em uma clareira da Amazônia. Ao lado da cena do acidente, os dois sobreviventes estavam há 2 dias aguardando uma possibilidade de sobreviver.

Desde então, foram 30 anos trabalhando diretamente com acidentes aéreos e consumindo informações e notícias sobre esse tema, muitas delas incorretas, incompletas ou meramente especulativas.

A aviação faz parte do ritmo da sociedade. Os acidentes aéreos, por mais raros que sejam, rompem esse ritmo, provocam comoção imediata e abalam o senso comum de que a aviação é um dos meios de transporte mais seguros.

Quando um avião colide no ar com outra aeronave, como o voo GOL 1907 em 2006, ou ultrapassa os limites de uma pista em um aeroporto urbano, como no caso do voo TAM 3054 em 2007, ou simplesmente desaparece sobre o oceano, como o voo Air France 447 em 2009, a sensação pública é de quebra da lógica, de suspensão da normalidade. Trata-se de eventos que desafiam a compreensão imediata da sociedade e colocam em xeque a confiança em sistemas especializados.

Esses fatos abalam a rotina informacional da sociedade e, de forma imediata, tornam-se objeto da cobertura ciberjornalística contemporânea. A tragédia ocupa o noticiário, alimenta o debate público e mobiliza, de forma simultânea, tanto emoções quanto expectativas por respostas. A mídia, ao ocupar esse papel de mediadora entre o fato e a sociedade, assume não apenas a função de informar, mas também de enquadrar, selecionar fontes e, por vezes, antecipar explicações, mesmo que não sejam devidamente validadas.

O espaço midiático passa, portanto, a desempenhar um papel central na forma como esses acontecimentos são percebidos. Como afirma Martín-Barbero (2002, p. 229), “a mídia passa a constituir um espaço-chave de condensação e interseção da produção e do consumo

cultural”. Em situações de crise, como os acidentes aéreos, esse espaço se torna ainda mais disputado, com múltiplos atores tentando legitimar suas versões sobre o ocorrido.

A crescente digitalização e a popularização do acesso à internet ampliaram o ecossistema informativo, permitindo que cidadãos comuns atuem como produtores e disseminadores de informações. O fenômeno dos “cidadãos jornalistas” transforma o tempo de reação da notícia e introduz novas dinâmicas no processo de mediação. A instantaneidade, como aponta Bradshaw (2014), dá lugar à imediaticidade, em que imagens, vídeos e relatos pessoais chegam ao público antes mesmo da apuração jornalística tradicional. Nesse cenário, a cobertura de acidentes deixa de ser uma atribuição exclusiva dos grandes veículos e passa a ocorrer em múltiplas camadas, com variados graus de responsabilidade.

Esse novo ambiente informacional, marcado pela velocidade, pelo volume de dados e pela fragmentação das narrativas, impõe desafios à prática jornalística e, ao mesmo tempo, amplia os riscos de desinformação, principalmente em situações delicadas como as tragédias aéreas. A forma como essas coberturas são conduzidas influencia diretamente a percepção social de segurança e credibilidade dos sistemas peritos envolvidos e do transporte aéreo.

A cobertura ciberjornalística, nesse contexto, exerce influência direta sobre a percepção pública, sobre a confiança nos sistemas peritos e sobre a legitimidade das instituições envolvidas.

O projeto para esta pesquisa, apresentado pela primeira vez em dezembro de 2023, tinha o objetivo de analisar a cobertura jornalística de acidentes aéreos a partir das características do ciberjornalismo.

É correto afirmar que conduzi o projeto do curso de mestrado e, conseqüentemente essa pesquisa, como o planejamento e execução de um voo, cujo destino sempre foi produzir uma dissertação que produza conteúdo científico, provoque reflexões e com potencial para que seja referenciada no futuro por outros pesquisadores.

Dessa forma, com a imagem de um avião (Figura 1) que precisa ser preparado para voar, passei a entender que o leme direcional é quem não me deixaria fugir dos meus objetivos, que meus motores seriam o processo metodológico e as diretrizes de meu orientador, que eu me apoiaria no trem de pouso da minha justificativa e que deveria construir asas que me dariam a sustentação teórica necessárias para que a pesquisa, ou o voo propriamente dito, fosse possível.

Figura 1 – Estrutura da Pesquisa

Fonte: Elaborada pelo autor

Castells (2003) afirma que "não há excesso de informação. Quanto mais dados à disposição, maior nossa capacidade de selecioná-los e usá-los". A comunicação relacionada a acidentes aéreos é um campo vasto e possui um volume de dados que poderia extrapolar a capacidade de processamento e análise dentro do prazo estabelecido para a conclusão desta pesquisa.

Assim sendo, a proposta original incluía abordar como objeto de pesquisa um acidente aéreo com uma aeronave de pequeno porte, ocorrido em 3 de julho de 2023 no interior do estado do Paraná-PR. Depois de 5 dias de busca, em uma operação que envolveu 3 unidades da Força Aérea Brasileira, 1 avião, 2 helicópteros, e quase 100 pessoas, a aeronave foi localizada graças ao empenho e método empregado pelas equipes envolvidas.

A notícia, distribuída em vários cibermeios, produzida a partir de uma fonte sem o devido processo de validação junto ao sistema perito responsável pela coordenação da operação de busca e salvamento, informou à sociedade uma outra realidade (Figura 2).

Figura 2 – Notícia do G1

Fonte: G1 (2023)

A realidade é que o relógio do piloto não teve nenhuma influência no resultado da busca, a qual foi conduzida em consonância com os procedimentos estabelecidos no Anexo 12 da Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI) e seus suplementos, como é obrigação de todos os Estados signatários.

O dia 9 de agosto de 2024 entrou para a história da aviação brasileira. O acidente com o voo VOEPASS 2283 apresenta-se como um caso emblemático para a análise dessas dinâmicas. Trata-se do primeiro acidente fatal com a aviação regular brasileira desde 2007, o que por si só já justifica a ampla repercussão midiática.

A história deste voo inicia quando o avião ATR 72, pertencente a empresa Voepass¹ decolou da cidade de Cascavel-PR, às 11h48 do dia 9 de agosto de 2024, com destino ao aeroporto de Guarulhos-SP, transportando 58 passageiros e 4 tripulantes.

Após encontrar condições meteorológicas desfavoráveis e identificar a formação de gelo nas asas, às 13h21 houve a perda de controle da aeronave, seguida de impacto contra o solo (Figura 3). Todas as pessoas a bordo faleceram.

¹ A Voepass Linhas Aéreas, anteriormente Passaredo Linhas Aéreas, foi uma companhia aérea brasileira, tendo sido uma das companhias aéreas mais antigas do Brasil. Ela encerrou suas atividades em 24 de junho de 2025. (CENIPA, 2024)

Figura 3 – Foto (1) da cena do acidente



Fonte: FAB/divulgação (2024)

A colisão com o solo ocorreu nas proximidades de um condomínio de casas, na região da cidade de Vinhedo-SP.

No dia seguinte, 10 de agosto, as “caixas-pretas” da aeronave foram retiradas e os corpos transferidos para o Instituto Médico Legal (Figura 4).

Figura 4 – Foto (2) da cena do acidente



Fonte: FAB/divulgação (2024)

No dia 12 de setembro, foi publicado o relatório preliminar de investigação do acidente pelo Centro de Prevenção e Investigação de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA).

A mídia exerceu seu papel de mediação entre o fato e os consumidores de notícias, explorando hipóteses, citando fontes, escolhendo especialistas e produzindo reportagens sobre a tragédia. Nessa atuação, o que se observou foi um processo de construção da notícia marcado por episódios de contradição, antecipação e, em alguns casos, desinformação.

A cobertura ciberjornalística de acidentes aéreos, especialmente no ambiente digital, exige mais do que rapidez: demanda responsabilidade, precisão e respeito aos processos institucionais de apuração dos fatos. Em um cenário em que o tempo da notícia é ditado pela lógica da atualização constante e pelo engajamento do público, compreender como a informação circula e é legitimada torna-se uma questão central para o campo da Comunicação.

A escolha do acidente com o voo VOEPASS 2283 como objeto de estudo justifica-se por sua relevância empírica e simbólica. O caso reuniu, em um curto espaço de tempo, elementos críticos para a análise do jornalismo digital: instantaneidade da cobertura, notícias produzidas a partir do uso de fontes sem validação dos fatos, antecipação de conclusões sem base técnica e circulação de informações desmentidas oficialmente, tudo isso em meio a um evento de alto impacto emocional e social.

Do ponto de vista acadêmico, a pesquisa contribui para os estudos sobre ciberjornalismo, mediacentrismo, desinformação e sistemas peritos em contextos de crise. Ao investigar como a mídia constrói e distribui narrativas sobre tragédias, o trabalho se insere no esforço contemporâneo de refletir sobre os limites e as possibilidades do jornalismo em tempos de sobrecarga informacional.

No campo profissional, a investigação oferece subsídios para repensar rotinas produtivas, critérios de escolha de fontes e a responsabilidade editorial em coberturas sensíveis. Em um ambiente marcado pela desconfiança crescente em relação às instituições, analisar a mensagem que tem sido distribuída à sociedade é também uma forma de contribuir para o fortalecimento do ciberjornalismo de qualidade e para a preservação da confiança social em sistemas técnicos especializados, como o da aviação.

Por fim, esta pesquisa se justifica também por sua relevância pública. Ao tocar em temas como segurança, credibilidade e responsabilidade social, ela ultrapassa os limites acadêmicos e se conecta diretamente com o direito da sociedade à informação confiável, sobretudo em momentos de dor e incerteza.

O objetivo geral deste trabalho é analisar como os cibermeios atuaram na cobertura ciberjornalística do acidente com o voo VOEPASS 2283.

Para tanto, foram estabelecidos os seguintes objetivos específicos:

- a) investigar os enquadramentos noticiosos predominantes na cobertura do acidente, com foco nas estratégias narrativas e nos elementos de apelo emocional utilizados;
- b) examinar o papel das fontes e especialistas citados, identificando os critérios de legitimidade atribuídos pela mídia e os efeitos dessa escolha sobre o sistema perito;
- c) avaliar os momentos em que ocorreram distorções ou conflitos informativos, especialmente os casos de divergência no número de vítimas, declarações não validadas e notícias desmentidas; e
- d) refletir sobre os efeitos da cobertura ciberjornalística na construção da agenda pública e seu impacto na confiança da sociedade nos sistemas peritos de aviação.

A pesquisa questiona de que forma os cibermeios contribuíram para a construção da agenda informativa e para o tensionamento entre o sistema midiático e o sistema perito de aviação na cobertura do acidente com o voo VOEPASS 2283, especialmente nos aspectos relacionados ao uso de fontes, à mediação da confiança pública e à circulação de informações não validadas?

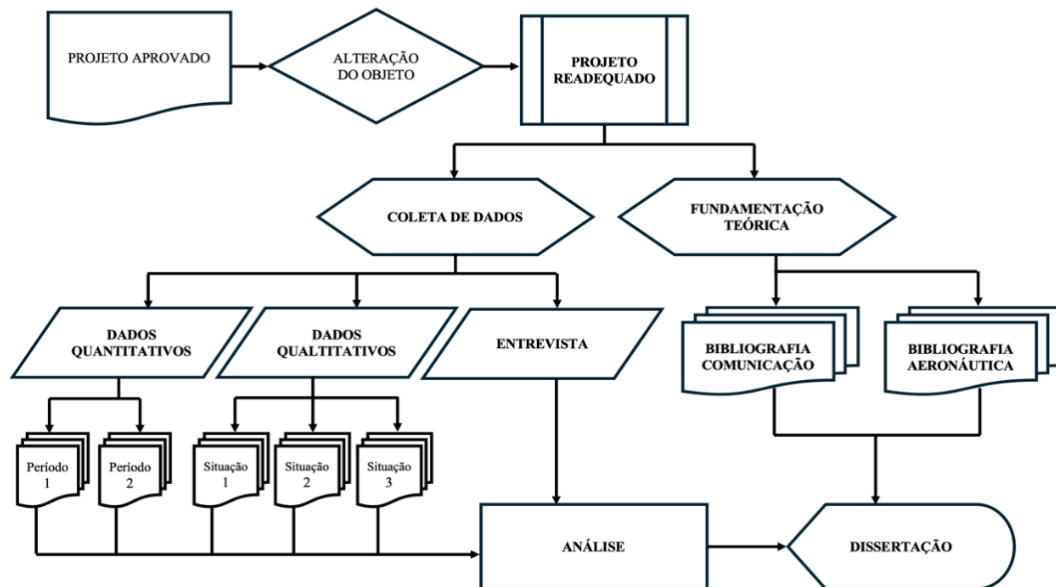
Essa pergunta guia a investigação ao longo dos capítulos, orientando tanto a escolha do objeto quanto a aplicação do referencial teórico e da metodologia adotada.

A condução metodológica

A exemplo do que ocorre para que um avião decole, é necessário que haja a emissão, e aprovação pelos órgãos de controle do espaço aéreo competentes, de um plano de voo. Este documento obrigatoriamente contém as informações básicas da aeronave e, principalmente, sua intenção de voo, ou seja, quais rotas pretende percorrer até chegar a seu destino, além dos seus meios de comunicação e recursos de emergência.

Uma pesquisa, assim como um voo, deve ser conduzida a partir de um método, palavra de origem grega que significa “caminho”.

A fim de proporcionar uma compreensão organizada do caminho metodológico desta pesquisa, apresenta-se um fluxograma (Figura 5) que ilustra as etapas desenvolvidas, as quais também são explicadas na sequência. A representação gráfica visa sintetizar a estrutura da investigação, destacando desde a definição do objeto de estudo até a análise final dos dados.

Figura 5 – Fluxograma metodológico da pesquisa

Fonte: Elaborada pelo autor (2024)

Lakatos e Marconi (2017, p. 157) reforçam que “o esquema auxilia o pesquisador a conseguir uma abordagem mais objetiva, imprimindo uma ordem lógica do trabalho” na medida em que a visualização esquemática facilita a compreensão do processo científico, permitindo uma leitura mais objetiva das conexões entre as diferentes fases da pesquisa.

Etapas do Processo metodológico:

- (1) Aprovação do Projeto de Pesquisa [documento]
 - Escolha inicial do objeto de pesquisa
- (2) Alteração do Objeto [decisão]
 - Ocorrência do acidente com o voo VOEPASS 2283
- (3) Projeto Readequado [processo redefinido]
- (4) Fundamentação Teórica [preparação]
 - Bibliografia Comunicação [vários documentos]
 - Bibliografia Aeronáutica [vários documentos]
- (5) Coleta de Dados [preparação]
 - Dados Quantitativos [dados]
 - Período 1 [vários documentos]
 - Período 2 [vários documentos]
 - Dados Qualitativos [dados]
 - Entrevistas [dados]

(6) Análise

- Estudo de caso aplicado

(7) Dissertação

O *corpus* desta pesquisa foi composto por três elementos principais: a pesquisa bibliográfica, a coleta de notícias publicadas em cibermeios sobre acidentes aéreos, especialmente sobre o acidente do voo VOEPASS 2283, e entrevistas de apoio, identificadas ao longo do texto.

Bianco (2025) afirma que “os métodos científicos para a pesquisa na área de Comunicação devem ser flexíveis, multidisciplinares e híbridos”.

Assim, a pesquisa bibliográfica teve como objetivo compor a fundamentação teórica para a análise da cobertura jornalística de acidentes aéreos no ambiente digital, explorando conceitos essenciais para a compreensão do ciberjornalismo e seus desafios contemporâneos.

O referencial teórico foi estruturado de forma a abordar o mediacentrismo, a evolução da internet, o surgimento da cibercultura e do ciberjornalismo, a dromocracia, os conceitos de fato e notícia, o emprego de fontes e peritos, a participação dos cidadãos jornalistas e a qualidade da produção ciberjornalística na cobertura dessas tragédias.

Para tanto, foram consultados diversos autores da área da comunicação e do campo do ciberjornalismo, com destaque para os trabalhos de McLuhan (1974), Pavlik (2014), Lemos (2012), Virilio (2006), Trivinho (2015), Gomes (2009), Bradshaw (2014), Gans (2004), Gelfert (2018) e Canavilhas (2014). Esses autores contribuíram para a construção de um arcabouço teórico capaz de contextualizar as transformações da mídia digital e sua influência na produção e disseminação de informações.

O delineamento da pesquisa bibliográfica seguiu as recomendações metodológicas de Gil (2002) iniciando com um levantamento preliminar para a identificação de obras-chave sobre o tema. A leitura crítica desses materiais permitiu a incorporação progressiva de referências complementares, à medida que novos conceitos e conexões se tornavam relevantes para a pesquisa.

O maior desafio desse processo foi integrar os temas escolhidos de forma coerente, garantindo que as diferentes perspectivas teóricas se conectassem e contribuíssem para um entendimento unificado da cobertura ciberjornalística de acidentes aéreos. A estruturação do referencial buscou, portanto, estabelecer um equilíbrio entre a diversidade de abordagens e a construção de um eixo analítico consistente para a investigação.

No que diz respeito à bibliografia relacionada à aviação, a pesquisa documental foi sistematizada junto aos bancos de dados da Organização de Aviação Civil Internacional

(OACI), Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) e Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos (CENIPA) para apresentar como referencial teórico a distinção entre os principais conceitos relacionados às emergências aeronáuticas. De forma complementar, foi pesquisada a estrutura existente como fonte oficial de divulgação dos acidentes aéreos, sob responsabilidade do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER).

Ainda foram conduzidas entrevistas com o Major Brigadeiro Marcelo Moreno, chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), com o objetivo de compreender o processo de comunicação institucional do órgão e sua influência na construção das narrativas midiáticas sobre o acidente do voo VOEPASS 2283; e com o pesquisador e especialista em comunicação, João Canavilhas, com o objetivo de assimilar a sua percepção sobre a cobertura jornalística de acidentes aéreos.

Como destacam Machado e Palácios (2007), a coleta de depoimentos é uma estratégia fundamental no jornalismo investigativo, pois permite captar percepções e interpretações que não podem ser extraídas apenas de análises documentais e estatísticas, proporcionando um entendimento mais aprofundado dos discursos institucionais.

A escolha do CENIPA como fonte se justifica por sua centralidade na apuração e divulgação de informações sobre acidentes aeronáuticos no Brasil. O órgão desempenha um papel determinante na formulação de comunicados oficiais, sendo uma referência para a mídia na cobertura de desastres aéreos.

A entrevista com o chefe do CENIPA foi utilizada como uma estratégia metodológica para compreender as práticas comunicacionais adotadas pelo órgão no contexto da investigação de acidentes aeronáuticos, bem como o papel da comunicação na construção de confiança com a sociedade.

Adotou-se um modelo de entrevista semiestruturada, conduzida em formato presencial no dia 6 de junho de 2025, consensualmente gravada e transcrita (Anexo A), composta de um roteiro que abordou o funcionamento do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), processos de comunicação, relacionamento com a mídia e aspectos específicos sobre o acidente adotado como foco da pesquisa.

A entrevista com o especialista em comunicação, Prof. Dr. João Canavilhas, foi conduzida através da troca de mensagens por correio eletrônico (Anexo B).

Gil (2002) afirma que entrevistas com especialistas são essenciais para acessar conhecimento técnico aprofundado e contextualizar dados previamente coletados, permitindo a confrontação de informações e a ampliação da compreensão sobre o fenômeno estudado.

Além disso, as entrevistas integram a estratégia metodológica da triangulação de dados, que, conforme defendem Lakatos e Marconi (2017), fortalece a confiabilidade da pesquisa ao combinar diferentes fontes e abordagens.

A articulação entre dados quantitativos, análise qualitativa e depoimentos especializados possibilita uma visão mais abrangente sobre os desafios da cobertura jornalística diante de acidentes aéreos. Assim, a coleta desse depoimento constitui uma etapa essencial para consolidar a compreensão sobre os mecanismos de produção e disseminação de informações durante a cobertura do acidente com o voo VOEPASS 2283.

A pesquisa adotou uma abordagem metodológica híbrida, articulando procedimentos qualitativos e quantitativos para investigar a cobertura ciberjornalística do acidente com o voo VOEPASS 2283. A escolha do modelo de estudo de caso como ilustração, conforme proposto por Machado e Palacios (2007), possibilita a aplicação do referencial teórico em um evento concreto e oportuno, permitindo refletir sobre padrões e distorções informativas em situações de crise.

A análise foi conduzida sob o enfoque quantitativo, voltado à mensuração do volume, frequência e distribuição temporal das notícias; qualitativo, centrado nos discursos, enquadramentos e escolhas editoriais; e na triangulação de dados, incluindo depoimentos de especialistas entrevistados, que reforçaram a interpretação dos achados.

Machado e Palácios (2007) afirmam sobre o modelo híbrido que

os procedimentos de pesquisa qualitativa e quantitativa são ações complementares no processo contínuo de compreensão conceitual sobre a produção de informações, nas organizações jornalísticas, no ciberespaço, nas sociedades contemporâneas (Machado e Palácios, 2007, p. 2).

A vertente quantitativa permite a mensuração e análise estatística dos dados, possibilitando a identificação de padrões e tendências na cobertura midiática. A abordagem qualitativa favorece uma compreensão mais aprofundada dos significados, discursos e enquadramentos presentes nos textos analisados. A integração dessas duas perspectivas possibilita uma interpretação mais ampla e detalhada do fenômeno investigado.

Neves (1996, p. 1) ressalta que “os métodos qualitativos se assemelham a procedimentos de interpretação dos fenômenos que empregamos no nosso dia a dia, que tem a mesma natureza de dados que o pesquisador qualitativo emprega em sua pesquisa”. Assim, compreende-se que a experiência do pesquisador contribui significativamente para o alcance dos objetivos propostos.

Sobre a combinação de técnicas, complementa Neves que

combinar técnicas quantitativas e qualitativas torna uma pesquisa mais forte e reduz os problemas de adoção exclusiva de um desses grupos; por outro lado, a omissão no emprego de métodos qualitativos, num estudo em que se faz possível e útil empregá-lo, empobrece a visão do pesquisador quanto ao contexto em que ocorre o fenômeno (Neves, 1996, p. 2).

Além disso, Gil (2002) classifica esse estudo como uma pesquisa explicativa, na medida que busca “assentar conhecimento científico a partir dos resultados oferecidos”. De forma mais detalhada, o autor explica que

essas pesquisas têm como preocupação central identificar os fatores que determinam ou que contribuem para a ocorrência dos fenômenos. Esse é o tipo de pesquisa que mais aprofunda o conhecimento da realidade, porque explica a razão, o porquê das coisas. Por isso mesmo, é o tipo mais complexo e delicado, já que o risco de cometer erros aumenta consideravelmente (Gil, 2002, p. 42).

De acordo com Lakatos e Marconi (2017, p. 251), um trabalho científico deve ser elaborado de modo a possibilitar que outros pesquisadores possam reproduzir suas etapas e verificar seus resultados, garantindo a confiabilidade do estudo. Para isso, a metodologia deve ser apresentada de forma clara e detalhada, possibilitando que qualquer leitor compreenda o processo e, caso necessário, o reproduza em novas pesquisas.

O processo de coleta incluiu notícias, vídeos, notas oficiais e entrevistas publicadas entre os dias 9 de agosto e 6 de setembro de 2024, período que compreende desde o momento do acidente até a divulgação do relatório preliminar da investigação. A seleção considerou a repercussão nos principais cibermeios brasileiros, a diversidade de fontes utilizadas e os momentos de maior visibilidade informativa.

Três momentos específicos revelaram o tensionamento entre a urgência da cobertura ciberjornalística e o papel do sistema perito de aviação na gestão das informações. O primeiro deles diz respeito à divergência no número de vítimas divulgado pelos principais cibermeios nas primeiras horas após o acidente. O segundo refere-se à declaração do Ministro da Defesa sobre a suposta causa do acidente e à forma como essa fala foi acolhida e disseminada pela mídia, mesmo sem respaldo técnico. Por fim, o terceiro episódio envolve a notícia de que a mídia teria tido acesso exclusivo ao conteúdo das caixas-pretas da aeronave, o que foi desmentido oficialmente pelo órgão responsável horas depois.

Essas situações exemplificam o problema central investigado nesta dissertação: o modo como os cibermeios atuam na mediação da informação em coberturas de alta complexidade e

visibilidade, especialmente em contextos marcados pela fragmentação das fontes, pela temporalidade que cerca a divulgação oficial de fatos, pela velocidade da produção jornalística e pela disputa por autoridade narrativa. Mais do que informar, a cobertura desses eventos participa ativamente da construção da agenda pública e da legitimidade das versões divulgadas.

A análise da pesquisa discute os riscos da publicação apressada e sem checagem, ilustrando com exemplos concretos extraídos do corpus. Critica o uso de fontes frágeis, suposições e erros factuais. Finaliza com uma reflexão sobre a espetacularização da tragédia e os limites éticos do jornalismo diante do sofrimento coletivo.

Capítulo 1 – Fundamentos da comunicação para análise do ciberjornalismo em situações de crise

O campo informacional transformou-se ao longo do tempo, exigindo novas abordagens teóricas para compreender a produção, mediação e distribuição das notícias em contextos de crise. As situações emergenciais, como os acidentes aéreos, revelam um tensionamento entre velocidade, precisão e responsabilidade informativa.

Este capítulo apresenta fundamentos teóricos que sustentam a análise do ciberjornalismo diante de acidentes aéreos, com foco em conceitos-chave e a partir da discussão que envolve também a internet, a cibercultura e a sociedade em rede. O capítulo também aborda as características específicas do ciberjornalismo, enfatizando seus efeitos sobre a qualidade da informação e, consequentemente, sobre a credibilidade jornalística.

Além disso, são mobilizados autores e teorias que contribuem para compreender os processos de construção da notícia, os modos de atuação das fontes e peritos, a emergência dos cidadãos jornalistas e a lógica da democracia na cobertura em tempo real.

1.1 Mediacentrismo e a centralidade dos meios de comunicação

Marshall McLuhan (1974) sustenta que as mudanças tecnológicas na mídia não afetam apenas o conteúdo das mensagens, mas reconfiguram a própria estrutura da sociedade. Sob uma ótica diferente, Martin-Barbero (2003, p. 292) entende ser necessário “abandonar o mediacentrismo, já que o sistema da mídia está perdendo parte de sua especificidade para converter-se em elemento integrante de outros sistemas de maior envergadura, como o econômico, cultural e político”.

França (2016, p. 190) esclarece que McLuhan, Carpenter e Innis foram os responsáveis por apresentar e desenvolver os conceitos da “Escola de Teoria de Comunicação de Toronto”, caracterizada pela visão de que sistemas de comunicação podem moldar estados psicológicos e sociais. Sousa (2014, p. 222) complementa essa ideia ao afirmar que Innis, professor de economia política da Universidade de Toronto, destacou os meios de comunicação como agentes de transformação social, argumentando que suas características tecnológicas moldam a organização das sociedades.

McLuhan (1974) introduziu conceitos que se tornaram atemporais, como “o meio é a mensagem” e de “aldeia global”. Em sua visão, o meio não deve ser compreendido apenas como

veículo de transmissão de informações, mas como extensão da capacidade humana, capaz de modificar percepções e redefinir formas de interação social.

Nesse sentido o autor afirma que "o meio é a mensagem", reitera que a importância dos meios reside no conteúdo que veiculam. A introdução de uma nova tecnologia midiática altera os modos de pensamento, comportamento e organização social. A transição da oralidade para a escrita, da imprensa para a eletricidade e, mais recentemente, para o digital, não apenas amplia a difusão da informação, mas também redefine as estruturas de poder e influência.

O conceito de "aldeia global" (McLuhan, 1974) aborda a interconectividade instantânea da comunicação, onde os meios eletrônicos dissolvem barreiras geográficas e culturais, criando um ambiente no qual eventos locais rapidamente assumem repercussão global.

Muniz Sodré (2009) argumenta que a mídia não apenas informa, mas também constrói narrativas e define realidades sociais, estabelecendo quais discursos serão amplificados e quais serão silenciados. No jornalismo, essa lógica muitas vezes se traduz na simplificação dos acontecimentos, reduzindo sua complexidade a estruturas narrativas convencionais que facilitam a assimilação pelo público.

Jesús Martín-Barbero (2002, p. 229) critica a visão mediocêntrica ao enfatizar que a comunicação não pode ser reduzida ao funcionamento dos meios, mas deve ser compreendida a partir das mediações culturais que estruturam sua apropriação social.

Pierre Bourdieu (1997, p. 58) analisa o funcionamento dos meios de comunicação como parte de um campo social estruturado por disputas simbólicas. Segundo o autor, o jornalismo, ao operar dentro de uma lógica de concorrência e condicionamentos econômicos, tende a reproduzir formas de dominação, selecionando e hierarquizando informações de acordo com interesses políticos e comerciais.

No jornalismo, a centralidade dos meios se manifesta de maneira explícita na cobertura de eventos de grande repercussão, como por exemplo nos acidentes aéreos. Nessas situações, o mediacentrismo se traduz na forma como a mídia estrutura a narrativa, selecionando quais aspectos serão evidenciados e quais serão minimizados. A urgência imposta pelo ciberjornalismo amplia esse fenômeno, pois a busca pela instantaneidade na cobertura frequentemente resulta na distribuição de informações imprecisas. Essa dinâmica está diretamente ligada ao conceito de dromocracia, que analisa a influência da velocidade na comunicação e seus impactos na qualidade da informação.

McLuhan (1974) afirma que

nossa nova tecnologia elétrica vai agora produzindo a extensão do processamento instantâneo do conhecimento, mediante aquela inter-relação que há muito se manifesta, em nosso sistema nervoso central. Esta mesma velocidade constitui a unidade orgânica e acaba com a era mecânica que atingira alta velocidade com Gutenberg (McLuhan, 1974, p. 391).

A mídia consolidou seu poder ao longo do século XX por meio da televisão e do rádio, mas foi com a ascensão da Internet e o desenvolvimento da World Wide Web que a comunicação passou por uma transformação radical.

Essa aceleração do fluxo informacional, destacada por McLuhan, intensificou-se a partir do final da década de 1960, com o surgimento de uma nova infraestrutura tecnológica: a Internet. Pavlik afirma que

a internet móvel com tecnologia ubíqua está, em muitos sentidos, alimentando a concretização da aldeia global de Marshall McLuhan (1974). O jornalismo tem a oportunidade de se juntar a esta aldeia global de forma significativa. Notícias acontecem em toda a parte. no entanto, na era da mídia analógica, parecia ser impossível e certamente impraticável para os jornalistas ou para as organizações de mídia estarem em todo e o lugar o tempo todo para cobrir os acontecimentos. Na era digital, esta situação está mudando. Com a banda larga ubíqua, especialmente com a tecnologia wireless, a conectividade móvel está redefinindo os preceitos básicos do jornalismo e da mídia (Pavlik, 2014, p. 164).

1.2 A Internet e a cibercultura: transformações na sociedade

Castells (2003) afirma que a criação da ARPANET² em 1969 representa o marco inicial de um novo paradigma comunicacional, no qual a conectividade global e a interatividade passariam a reconfigurar a circulação da informação.

A origem da Internet remonta ao contexto da Guerra Fria, período em que os Estados Unidos buscavam aprimorar a segurança de suas comunicações estratégicas. Em 1969, o Departamento de Defesa dos EUA, por meio da Agência de Projetos de Pesquisa Avançada (ARPA), desenvolveu a ARPANET, uma rede experimental baseada na tecnologia de troca de pacotes de informações, um dos conceitos desenvolvidos por uma “rede de cientistas talentosos” (Castells, 2003, p. 24). Esse sistema permitia a transmissão de dados em redes descentralizadas, contrastando com os modelos centralizados predominantes até então.

O autor citado ainda afirma que outro nome nesse processo foi Joseph Licklider, que concebeu a ideia da "Rede Intergaláctica", um sistema de computadores interligados para

² A ARPANET (Advanced Research Projects Agency Network) foi a primeira rede de computadores, construída em 1969 como um meio robusto para transmitir dados militares sigilosos e para interligar os departamentos de pesquisa por todo os Estados Unidos (mdn web docs, 2025).

compartilhamento global de informações. A ARPANET foi o primeiro protótipo, inicialmente conectando quatro universidades norte-americanas: UCLA, Stanford, UCSB e Utah. Essa experiência demonstrou o potencial das redes digitais na interligação de pesquisadores e na troca de dados.

O avanço técnico da ARPANET incluiu a criação do protocolo TCP/IP por Vinton Cerf e Robert Kahn (1974) que, posteriormente, se tornaria a base da Internet moderna.

A ARPANET estabeleceu as bases da infraestrutura da Internet e a criação da World Wide Web (WWW) foi o marco que democratizou seu uso. Em 1989, Tim Berners-Lee, cientista da computação do CERN (Conseil Européen pour la Recherche Nucléaire - Organização Europeia para a Pesquisa Nuclear), desenvolveu um sistema de hipertexto que possibilitava a navegação entre documentos interligados. Em 1991, Berners-Lee e Robert Cailliau (2000) lançaram a primeira página web e disponibilizaram ao público o primeiro navegador web, facilitando o acesso intuitivo às informações.

A inovação da WWW foi a implementação do Hypertext Transfer Protocol³ (HTTP) e da linguagem HTML⁴, responsáveis pela estruturação e exibição das páginas, além do desenvolvimento do Uniform Resource Locator (URL)⁵, que permitia a identificação única de recursos na rede. Essas tecnologias transformaram a Internet de um ambiente técnico e restrito em um espaço acessível ao grande público. O crescimento exponencial impulsionou o surgimento dos primeiros portais de notícias⁶ e redefiniu a dinâmica da produção e disseminação da informação.

O crescimento da Internet como principal meio de comunicação da contemporaneidade foi um processo gradual, impulsionado por avanços tecnológicos, colaborações institucionais e transformações sociais.

Manuel Castells (2003) descreveu o impacto dessa nova estrutura digital, explorando como a sociedade em rede emergiu da entre avanços tecnológicos e mudanças sociais. Castells (2003, p. 23) afirma que a Internet não apenas ampliou as possibilidades comunicacionais, mas também reconfigurou as relações de poder, descentralizando a informação e possibilitando

³ Hypertext Transfer Protocol (HTTP) é um método padronizado de comunicação entre servidores e clientes na web (CSRC, 2025a, tradução nossa).

⁴ Hypertext Markup Language (HTML) é uma linguagem de marcação utilizada na construção de páginas na Web (Hostinger, 2025, tradução nossa).

⁵ Uniform Resource Locator (URL) refere-se a um recurso da web para especificar sua localização em uma rede de computadores (CSRC, 2025b, tradução nossa) reference to a web resource that specifies its location on a computer network and a mechanism for retrieving it

⁶ Portais de notícias são como websites que oferecem conteúdos editoriais parecidos com os da imprensa tradicional, porém apresentam novas configurações possibilitadas pelo meio online, como bate-papo, e-mail, fóruns e links para outros sites (Maven, 2025).

novas formas de sociabilidade e produção de conhecimento, complementando que “a Internet nasceu da improvável interseção da *big science*, da pesquisa militar e da cultura literária”.

O surgimento da Internet representou uma ruptura no paradigma da comunicação tradicional. Anteriormente, a mídia operava em um modelo unidirecional, no qual grandes conglomerados transmitiam informações a um público passivo. A Internet introduziu um modelo interativo e descentralizado, permitindo que os usuários também se tornassem produtores de conteúdo.

A transição do jornalismo tradicional para o ciberjornalismo representou uma nova etapa da comunicação, caracterizada pelo protagonismo dos próprios consumidores na produção e disseminação de notícias e pela “convergência tecnológica”, a qual Squirra (2008) define como “a chegada de um vasto cenário de instrumentos sobretudo digitais que desempenham - ou podem desempenhar - funções técnicas assemelhadas ou complementares”.

Sodré (2009, p. 101) afirma que a Internet alterou a relação entre mídia e sociedade, complementando que a conectividade digital criou um ambiente comunicacional mais fluido e dinâmico, onde as narrativas jornalísticas passaram a ser disputadas e ressignificadas por múltiplos agentes, desafiando o poder dos veículos tradicionais e abrindo espaço para novas formas de produção e distribuição de notícias.

Nicholas Negroponte (1995) analisa a transição do mundo analógico para o digital e suas consequências para a mídia. Segundo ele, o jornalismo se adaptou a um público que consome notícias de maneira personalizada, segmentada e sob demanda, rompendo com os modelos fixos de transmissão e publicação.

A expansão da Internet nos anos 1990 possibilitou o surgimento das primeiras iniciativas do ciberjornalismo. Os desafios trazidos ao jornalismo atual incluem a fragmentação da audiência, a velocidade na disseminação de informações e a necessidade de adaptação a diferentes plataformas. A lógica da produção noticiosa se modificou, questionando a credibilidade, curadoria e qualidade da informação.

A evolução da Internet, desde a ARPANET até a consolidação da World Wide Web, transformou radicalmente o ecossistema informacional, impactando diretamente o jornalismo. A mídia tradicional era principal veículo de disseminação de informações. A conectividade digital permitiu a emergência de um ambiente comunicacional horizontal e interativo, onde a disputa pela atenção e pela credibilidade se tornou mais intensa.

A cibercultura surge como um fenômeno sociotécnico que redefine as formas de interação, produção de conhecimento e construção da realidade mediada.

Segundo André Lemos (2002, p. 76), Pierre Lévy afirma que a cibercultura “é universal sem ser totalitária, tratando de fluxos de informação bidirecionais, imediatos e planetários, sem uma homogeneização dos sentidos, potencializando vozes e visões diferenciadas”.

Nesse sentido, o autor afirma que a cibercultura transcende a convergência tecnológica, instaurando uma nova lógica comunicacional que desafia hierarquias e promove a interatividade. O autor define o ciberespaço como um ambiente que amplia a liberdade de expressão e a autonomia dos usuários, redefinindo conceitos de autoria e legitimidade da informação. Essa descentralização também traz desafios significativos, como a proliferação de desinformação e a necessidade de novas formas de curadoria do conhecimento.

A cibercultura será uma configuração socio-técnica onde haverá modelos tribais associados às tecnologias digitais, opondo-se ao individualismo da cultura do impresso, moderna e tecnocrática. Com a cibercultura, estamos diante de um processo de aceleração, realizando a abolição do espaço homogêneo e delimitado por fronteiras geopolíticas e do tempo cronológico e linear, dois pilares da modernidade ocidental (Lemos, 2002, p. 77).

Castells (2003) introduz o conceito de sociedade em rede, na qual as conexões digitais redefinem espaços sociais e relações de poder. Castells afirma que a digitalização e a conectividade global criam formas de sociabilidade e transformam os modos de produção e circulação da informação, descentralizando o controle e empoderando os indivíduos como agentes ativos no processo comunicacional.

Martín-Barbero (2003, p. 132) analisa as mediações culturais que se reconfiguram com o avanço das tecnologias digitais, e entende a cibercultura como um fenômeno, que altera profundamente a forma como as narrativas são construídas e assimiladas pela sociedade. A interatividade e a personalização dos conteúdos criam um paradigma comunicacional, no qual o público não apenas consome, mas também influencia ativamente a produção midiática.

Muniz Sodré (2009, p. 5) destaca que a comunicação digital não apenas altera as estruturas da mídia tradicional, mas também impacta a própria noção de espaço público. Sodré afirma que a virtualização das interações sociais redefine as relações de poder e participação cidadã, criando tanto oportunidades quanto desafios para a democracia e a coesão social.

O desenvolvimento da tecnologia não afetou apenas as comunicações, mas sobretudo a sociedade em sua forma de se relacionar e de desenvolver sua cultura. Macedo e Castilho afirmam que

com ao advento da cibercultura, que tem em seu cerne a troca de informações por meio das tecnologias digitais em rede, se ampliaram de maneira bastante significativa

as possibilidades de construção de conhecimento, por meio do aumento do acesso à informação (Macedo, Castilho, 2014, p. 482).

Lemos (2004, p. 18) afirma que

cria-se, na era da conexão, um ambiente de acesso e troca de informações que envolve os usuários. A fase atual da computação ubíqua, dos objetos sencientes, dos computadores pervasivos e do acesso sem fio mostra a emergência da era da conexão e da relação cada vez mais intrínseca entre os espaços físicos da cidade e o espaço virtual das redes telemáticas (Lemos, 2004, p. 18).

Macedo e Castilho (2002, p. 490) destacam que, com o advento da cibercultura, ampliaram-se significativamente as possibilidades de construção do conhecimento, graças ao aumento do acesso à informação proporcionado pelas tecnologias digitais em rede.

Tonetti e Lima (2017, p. 3) afirmam que existe a “necessidade, cada vez mais premente, apregoadada pela cibercultura, de as pessoas construírem uma capacidade que as habilite a viver numa sociedade que estimula”, cada vez mais, a velocidade.

O impacto da cibercultura estabelece novas bases para um jornalismo que precisa se adaptar a um ambiente em constante mutação, no qual a velocidade e a qualidade da informação se tornam pontos de tensão permanentes.

1.3 Ciberjornalismo e a transformação da prática jornalística

O desenvolvimento tecnológico que revolucionou a sociedade e as comunicações também impactou as práticas jornalísticas, que passaram a ser adaptadas ao novo ambiente digital. Este campo em constante evolução reflete as transformações comunicacionais da era digital, redefinindo o papel dos jornalistas e dos leitores, e tornando o consumo de informação mais dinâmico e interativo.

Ramonet (1999, p.53) afirma que “a irrupção das novas tecnologias revolucionou radicalmente – talvez mais do que qualquer outra profissão – o modo tradicional de trabalhar”.

Canavilhas (2014, p. 1) afirma que "embora existam em todo o mundo centenas de publicações online do período pré-www, foi o desenvolvimento deste novo meio que transformou para sempre o jornalismo". A emergência da Internet não apenas alterou a forma como as notícias são produzidas e distribuídas, mas também desafia os paradigmas tradicionais do jornalismo e cria possibilidades e exigências para os profissionais da área.

Lima Júnior (2007) afirma que o Jornal do Brasil, em 28 de maio de 1995, foi o primeiro jornal brasileiro a lançar uma edição jornalística completa na Internet. A iniciativa foi seguida pela Folha de S. Paulo em 9 de julho do mesmo ano, acompanhando as tendências observadas em grandes jornais internacionais, como o The New York Times. A prática jornalística passou a incorporar novas linguagens, formatos e ritmos de produção do ciberjornalismo.

Mielniczuk (2001, p. 2) ressalta que a evolução do ciberjornalismo pode ser compreendida em três fases principais: Transpositiva – caracterizada pela simples transposição do conteúdo impresso para o digital, sem grandes adaptações ao novo meio; Metafórica – início da exploração das potencialidades digitais, incluindo atualizações frequentes e pequenas interações com o público; e “Webjornalismo – quando sites jornalísticos que extrapolam a ideia de uma simples versão para a web de um jornal impresso e passam a explorar de forma melhor as potencialidades oferecidas pela rede”.

Silva Júnior (2000) propõe uma classificação para a evolução da distribuição jornalística na Internet, dividindo esse processo em três etapas: transpositiva, perceptiva e hipermediática.

No modelo transpositivo, característico dos primeiros jornais digitais, o conteúdo e a estética eram fortemente inspirados no formato impresso, com pouca exploração das possibilidades interativas oferecidas pela Internet. Com o avanço das tecnologias digitais, surgiu o modelo perceptivo, que, embora ainda mantivesse a lógica da transposição do impresso para o digital, passou a incorporar elementos como bancos de dados, personalização do conteúdo e maior interação com o usuário.

O estágio mais avançado desse processo é o modelo hipermediático, no qual a convergência de mídias se torna uma realidade. Nesse ambiente, a produção jornalística passa a integrar diferentes formatos narrativos, como texto, áudio, vídeo e infográficos interativos, distribuídos em múltiplas plataformas e dispositivos. Esse modelo reflete diretamente as transformações trazidas pela cibercultura, marcadas pela interatividade, conectividade e a constante ressignificação dos meios de comunicação no ambiente digital.

Salaverría (2009) reforça que o ciberjornalismo não deve ser entendido apenas como uma extensão do jornalismo tradicional para o digital, mas como um fenômeno que transforma a produção, o consumo e a recepção da informação. Conceitos como hipertextualidade, interatividade e a multimedialidade, explicados ao longo desta pesquisa, são elementos estruturantes dessa nova prática, permitindo um formato mais dinâmico e participativo, disponíveis em uma proposição multilinear, por meio de células informativas.

Pavlik (2001) descreve a evolução do conteúdo noticioso na Internet em três fases distintas. No primeiro estágio, os sites jornalísticos se limitavam à republicação de conteúdo

originalmente produzido para outros meios, como o impresso ou a televisão. A segunda etapa, marcada pela produção de conteúdo original, maior interatividade, adoção de recursos multimídia e introdução de mecanismos de personalização para os leitores. Na terceira fase, o ciberjornalismo passa a ter seu conteúdo pensado e tratado especificamente para a Internet, explorando a segmentação de conteúdos para nichos específicos, priorizando a atualização contínua e experimentando novas formas narrativas. O envolvimento do leitor torna-se um elemento central, no qual a interatividade e a estrutura hipertextual possibilitam uma experiência mais rica e contextualizada da notícia.

Destaca o autor acima citado que essa transformação impõe a necessidade de novas competências aos jornalistas, que precisam dominar as tecnologias digitais e compreender as dinâmicas comunicacionais do meio digital.

Alcantara (2007, p. 32) afirma que o jornalismo cidadão, também conhecido como colaborativo, é feito pelos leitores sobre qualquer assunto, sendo seu conteúdo produzido, principalmente, para ser veiculado na Internet.

O jornalismo colaborativo descentralizou a produção noticiosa. Schwingel (2012) afirma que os leitores passaram a ter um papel mais ativo na disseminação de informações, podendo interagir diretamente com os veículos de comunicação, sugerir pautas e até mesmo produzir conteúdos. Esse fenômeno é potencializado pelo uso de sistemas de gerenciamento de conteúdo e por algoritmos⁷ que personalizam a experiência do usuário.

O ciberjornalismo provocou ainda mudanças na relação entre tempo e notícia. Diferente dos veículos tradicionais, que operam com prazos de fechamento definidos, o ciberjornalismo caracteriza-se pela atualização contínua. Embora essa dinâmica traga agilidade, também impõe desafios às rotinas de apuração e verificação das informações.

1.4 As características do ciberjornalismo

A consolidação do ciberjornalismo como um campo específico dentro da comunicação digital trouxe consigo um conjunto de desafios e transformações que reconfiguraram as práticas jornalísticas tradicionais. Com a crescente adoção da Internet como meio principal para o

⁷ Um algoritmo é qualquer procedimento computacional bem definido que toma algum valor como entrada e produz algum valor como saída. Um algoritmo é, portanto, uma sequência de passos computacionais que transformam a entrada na saída (Thomas H. Cormen et al., *Introduction to Algorithms*, 3. ed., 2009, p. 5, tradução nossa).

consumo de informações, pesquisadores se dedicaram a identificar as características que tornam o ciberjornalismo único em comparação às mídias anteriores.

Canavilhas (2014) elencou um conjunto de propriedades que diferenciam o ciberjornalismo das formas tradicionais de comunicação, redefinindo a maneira como as notícias são produzidas, distribuídas e consumidas. Entre essas características, destacam-se a hipertextualidade, a multimedialidade, a interatividade, a personalização, a memória, a instantaneidade e a ubiquidade. Cada uma dessas propriedades não apenas amplia as possibilidades narrativas e técnicas do jornalismo atual, mas também impõe novos desafios aos profissionais da área.

A hipertextualidade, por exemplo, permite a construção de narrativas não lineares, possibilitando que o leitor navegue entre diferentes camadas de informação. Ao integrar conexões internas e externas, o conteúdo jornalístico se expande para além do texto principal, oferecendo múltiplos caminhos para aprofundamento e contextualização dos fatos. Essa característica confere maior autonomia ao leitor, que pode estruturar sua própria trajetória de leitura.

A multimedialidade representa a convergência dos formatos textuais, audiovisuais e gráficos dentro do ambiente digital. Diferentemente dos meios tradicionais, que segmentam a informação conforme o suporte utilizado, o ciberjornalismo integra diversos elementos em uma única plataforma. Esse recurso amplia as possibilidades narrativas e torna a experiência de consumo mais dinâmica e envolvente.

A interatividade transforma a relação entre jornalistas e público, que deixa de ser um mero receptor passivo para se tornar um agente ativo no processo comunicacional. A possibilidade de comentar, compartilhar e até mesmo contribuir com informações altera o fluxo da produção jornalística, intensificando o envolvimento da audiência e permitindo maior diálogo entre os emissores e os receptores da informação.

A personalização da informação, por sua vez, diferencia o ciberjornalismo ao permitir que o usuário selecione conteúdos de seu interesse, configurando alertas, recomendações ou filtros automáticos. Esse aspecto reforça a experiência individualizada do consumo informativo, tornando a recepção das notícias mais adequada às preferências do leitor.

À memória, o ciberjornalismo se destaca pela capacidade de armazenamento ilimitado que a Internet oferece. A possibilidade de consultar arquivos históricos e contextualizar acontecimentos no tempo amplia o acesso ao conhecimento e enriquece o debate público. Diferentemente dos jornais impressos ou telejornais, cujas edições são efêmeras, o

ciberjornalismo constrói um repositório permanente de notícias, facilitando a busca e o cruzamento de informações ao longo do tempo. Palácios (2014) afirma que

é importante ressaltar-se que a memória – na medida em que funciona como um elemento de produção de contexto e adição de profundidade para o produto jornalístico – deve ser considerada uma das variáveis a ser observada e mensurada quando está em causa a avaliação de qualidade dos jornais digitais (Palácios, 2014, p. 110).

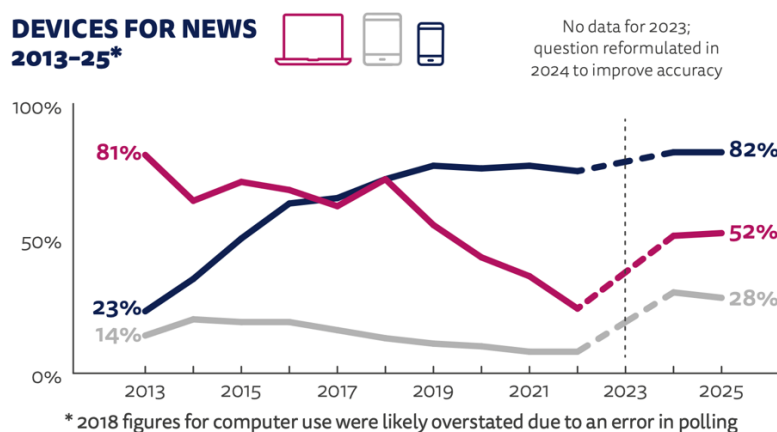
A instantaneidade, característica intrínseca do ciberjornalismo, redefine a relação entre tempo e notícia. O ciclo noticioso torna-se contínuo, com atualizações frequentes que reduzem significativamente o intervalo entre o acontecimento e sua divulgação. Embora essa rapidez traga vantagens competitivas, também impõe desafios às rotinas de apuração e verificação, exigindo maior rigor na checagem dos fatos.

Canavilhas (2025) afirma que “a instantaneidade começou por ser uma das grandes vantagens do webjornalismo face aos jornalismo convencionais, mas acabou por se transformar numa das suas desvantagens”.

A ubiquidade refere-se à capacidade de acesso à informação de qualquer lugar e a qualquer momento. A conectividade global proporcionada pela Internet e pelos dispositivos móveis permite que o público esteja constantemente conectado ao fluxo noticioso, modificando os hábitos de consumo informativo e ampliando o alcance das notícias em escala mundial.

A pesquisa conduzida pela Reuters Institute (2025) aponta que, no período 2013-2025 (Gráfico 1), os brasileiros diminuíram o uso de computadores pessoais e aumentaram o uso de celulares para acessar notícias.

Gráfico 1 – Uso de aparelhos



Fonte: Reuters Institute (2025)

Canavilhas (2014, p. 7), a partir do estudo de “cada uma das particularidades que distinguem o jornalismo que se faz na web dos que se fazem noutros meios”, oferece uma perspectiva rica e variada de um fenômeno que, em pouco mais de uma década, ganhou espaço próprio no campo das ciências da comunicação.

1.5 Dromocracia: a lógica da velocidade no ciberjornalismo

O ciberjornalismo está diretamente ligado à rapidez da disseminação da informação. Paul Virilio (2006) afirma que a dromocracia⁸ é a aceleração, é como um elemento estruturante das sociedades contemporâneas. A velocidade não é apenas uma característica do mundo digital; ela se torna um princípio organizador das relações sociais, culturais e, especialmente, das práticas jornalísticas.

Virilio (2006) afirma que vivemos sob um regime em que a velocidade se sobrepõe a qualquer outra lógica organizacional, afetando desde a economia até a comunicação.

A cidade era o meio de se mapear um espaço político que existiu numa dada duração política. Agora a velocidade, ubiquidade, instantaneidade, dissolve a cidade, já não habitamos o tempo gasto mudando de lugar, o tempo da viagem (Virilio, 2006, p. 81).

No ciberjornalismo, essa dromocracia impõe desafios críticos à qualidade da informação, à credibilidade das fontes e à percepção do tempo na sociedade. O jornalismo, que em um modelo ideal se pautava pela verificação cuidadosa dos fatos e pela apuração rigorosa, passa a ser condicionado pela necessidade de publicar informações de forma instantânea.

Virilio (2006) entende que a lógica dromocrática impõe uma mudança estrutural na relação entre tempo e acontecimento

que não se trata mais da supremacia de um meio de informação sobre a imprensa, o rádio ou o cinema, é a casa que se transforma em uma casa de imprensa, uma arquitetura em que a dimensão-informação se acumula e se comprime, em concorrência direta com as dimensões do espaço das atividades diárias (Virilio, 2006, p. 84).

O contexto do jornalismo tradicional possuía a periodicidade das publicações, organizando a construção da informação, com prazos definidos para apuração e edição. No ciberjornalismo, essa relação se dissolve. A exigência de atualização contínua força os

⁸ Etimologicamente, o termo Dromocracia se origina do prefixo grego dromos, que significa rapidez, agilidade. Trata-se de um conceito antropológico e sóciotranspolítico efêmero que surge por causa do estado de saturação infotecnológica.

jornalistas a produzirem conteúdos com rapidez extrema, muitas vezes reduzindo o espaço para a checagem aprofundada dos fatos.

A notícia deixa de ser um produto e passa a ser um processo em fluxo, sempre em transformação e passível de constantes edições. O ciclo noticioso se torna contínuo e acelerado, transformando a informação em um fluxo incessante de dados que busca captar a atenção do público.

Eugênio Trivinho (2015), ao abordar a aceleração da comunicação no ciberespaço, mostra que a instantaneidade do digital não apenas modifica os modos de produção da notícia, mas também altera a própria percepção da realidade. O excesso de estímulos informacionais, impulsionado pelos algoritmos e pela lógica da gratificação imediata das redes sociais, gera um ambiente de dispersão cognitiva. O leitor contemporâneo consome notícias em fragmentos, sem necessariamente conectar-se a um contexto mais amplo, o que impacta sua capacidade de reflexão crítica.

A dromocracia afeta a cobertura jornalística na medida em que esta passa a operar sob a lógica da especulação e da conjectura, em vez de se basear na verificação empírica dos fatos. O compromisso com a rapidez substitui o compromisso com a precisão, favorecendo um ambiente propício à proliferação de desinformação e notícias erradas.

Essa lógica é reforçada pelo modelo econômico do ciberjornalismo, no qual o engajamento e o número de acessos determinam a viabilidade financeira das publicações, muitas vezes em detrimento da qualidade informativa. O ritmo da informação transforma a notícia em um produto de consumo imediato, onde o impacto emocional e a captura rápida da atenção do público são priorizados em detrimento da profundidade analítica.

Canavilhas (2025) afirma que “uma das primeiras características do jornalismo que encantou a todos foi a instantaneidade”. O autor afirma que, nessa proposta de ser o primeiro a noticiar o fato, o jornalismo passou a competir com as redes sociais e classifica a situação como “um erro com o qual deveríamos ter aprendido e que não devemos voltar a cometer”.

O autor afirma que

ser o primeiro a dar a notícia levou muitas publicações a esquecer um dos passos fundamentais do jornalismo – a verificação da informação junto de várias fontes – publicando notícias sem a necessária confirmação, e que mais tarde se vieram a revelar imprecisas ou falsas (Canavilhas, comunicação pessoal, 3 de julho de 2025).

Bradshaw (2014) afirma que

o desafio fundamental é que agora as notícias estão a ser produzidas sem as limitações do espaço físico que sustentava a organização das redações. A captação de notícias, a

produção e distribuição podem, agora, ocorrer simultaneamente e serem potencializadas (Bradshaw, 2014, p. 116).

Trivinho (2015) esclarece que a dromocracia redefine as ações profissionais, entre elas o jornalismo, mas também afeta a própria noção de tempo do fato e da notícia.

A velocidade da informação no ambiente digital questiona o que constitui um fato jornalístico e como ele se transforma em notícia. A pressão por atualizações constantes pode induzir à publicação de informações incompletas ou não verificadas, tornando fluida a linha entre o que é fato, especulação ou narrativa.

Bradshaw (2014) afirma que

no âmbito do consumo, o comportamento do consumidor de notícias mudou drasticamente nas últimas décadas – e continua em transformação. Definitivamente afetado pela vantagem competitiva sobre o consumo, o ritmo do nosso consumo de notícias tem se tornado tão regular que mal temos consciência disto: passamos de uma irregular, mas pronunciada batida, para uma constante estática (Bradshaw, 2014, p. 112).

É necessário compreender, dentro do contexto da dromocracia, como o ciberjornalismo trata a construção da realidade mediada e quais são os desafios impostos no que é considerado noticiável.

1.6 O campo informacional: fatos, notícias e os “Cidadãos Jornalistas”

A dromocracia, ao acelerar o ciclo noticioso e transformar o jornalismo em um fluxo contínuo de informações, influencia diretamente a forma como os fatos são percebidos e convertidos em notícias.

No ambiente digital, a velocidade imposta pela lógica dromocrática redefine os processos de apuração e verificação, desafiando a tradição jornalística de checagem rigorosa. Este ambiente propõe a necessidade de compreender como o jornalismo contemporâneo constrói a realidade mediada a partir da distinção entre fato e notícia.

No contexto jornalístico, o fato não é apenas um evento objetivo que ocorre no mundo, mas um fenômeno construído discursivamente. Traquina (2006, p. 229) afirma que “as notícias nunca podem espelhar a realidade”, que o jornalismo não se limita a refletir a realidade; ele participa ativamente da sua construção, selecionando, enquadrando e conferindo significado aos eventos. As escolhas editoriais e as narrativas jornalísticas definem o que será reconhecido socialmente como um fato.

Traquina (2001, p. 98) entende que o jornalismo enfatiza os acontecimentos em detrimento das problemáticas devido ao valor do imediatismo e à definição de jornalismo como relatos atuais sobre acontecimentos atuais.

Gomes (2009, pp. 15-29) afirma que “notícias são textos dotados de sentido que, por sua vez, falam de fatos” e produzidas a partir de um acordo tácito, entre consumidores e jornalistas, que “finda por estabelecer o limite entre o que existe e é digno de menção e o que não existe ou não merece atenção”. Assim, o jornalismo não apenas relata acontecimentos, mas também define o que será socialmente percebido como relevante.

Gans (2004, p. 5, tradução nossa) afirma que “devemos assumir que a notícia contenha uma imagem da nação e da sociedade, mas que os jornalistas não são pagos para apresentar tal imagem, já que a tarefa deles é criar histórias sobre o que observaram ou quem entrevistaram”.

Fontcuberta (1993, pp. 15-16, tradução nossa) entende que “os meios de comunicação eram considerados construtores e as notícias não existiam à margem destes meios, já que eram eles os responsáveis por decidir o que era notícia”.

A definição do que constitui um fato noticiável está atrelada à lógica de produção das notícias. Galtung e Ruge (1965) elencaram fatores de noticiabilidade que orientam a seleção de eventos, como momento, intensidade, clareza, consonância com as expectativas e proximidade. Esses critérios ratificam a ideia de que o jornalismo opera a partir de um processo de filtragem e hierarquização da realidade.

A transição do conceito de fato para o de notícia é marcada pela materialização da informação em produtos midiáticos específicos. Se o fato é a matéria-prima do jornalismo, a notícia é o seu resultado estruturado e distribuído.

Schudson (2014, p. 120) afirma que a notícia não é um reflexo neutro da realidade, mas um discurso estruturado por convenções narrativas e formatos específicos, já que “o compromisso ético que os jornalistas assumiram com a objetividade não pode ser desligado de uma moral pública e uma filosofia moral”.

Assim, a objetividade jornalística, frequentemente aceita como um princípio da profissão, é, na verdade, um ideal regulador que mascara o caráter interpretativo do noticiário. Tuchman (2006, p. 234) destaca que a objetividade funciona como uma estratégia de legitimação do jornalismo, conferindo credibilidade ao seu discurso.

No ambiente digital, as fronteiras entre fato e notícia tornam-se ainda mais fluidas. A aceleração imposta pela dromocracia altera significativamente os processos de apuração e checagem, resultando em uma produção noticiosa cada vez mais efêmera e sujeita a erros. Nesse

contexto, a distinção entre fato e opinião muitas vezes se dissolve, e a velocidade se sobrepõe à precisão.

Um fator relevante nessa transformação é a participação dos chamados “cidadãos jornalistas”, aqueles que presenciam eventos significativos, como acidentes aéreos, e assumem eventualmente um protagonismo na produção e disseminação de informações.

Lemos (2015, p. 48) afirma que, ao abordarmos a cultura digital, “devemos entender que a ação com o uso das tecnologias de comunicação e informação associa múltiplos atores em uma circulação de mediações atravessando espaços e contextos”.

Quinn e Filak (2005, p. 9, tradução nossa) afirmam que “a convergência midiática faz com que a notícia esteja disponível quando as pessoas a querem consumi-la, ao invés do público ter que esperar somente quando a disponibilizam”.

Gillmor (2004) afirma que “a eclosão do cidadão jornalista é o movimento último da personalização do conteúdo, pois ele agora edita o que achar mais pertinente”, e que este movimento tensiona a convergência dos modelos tradicionais com os modelos no ambiente digital.

Morin (2007) propõe um modelo complexo onde afirma que “o fato de a conexão à rede ser uma janela para o ciberespaço é o grande ponto de transformação”, permitindo que cada indivíduo possa conter toda a informação e o ambiente seja alimentado pelo próprio indivíduo.

Bradshaw (2014) afirma que

neste contexto, não é suficiente falar apenas em “velocidade”. Immediaticidade seria uma melhor palavra a ser empregada. esta é uma qualidade que se faz sentir em todas as notícias, em que os usuários podem agora ultrapassar o jornalista e a estória, chegar à testemunha, à cena; ao que está ocorrendo no momento (Bradshaw, 2014, p. 116).

Pellanda (2007, p. 3) afirma que “um dos efeitos mais claros em relação à mobilidade da Internet é o incremento da quantidade de interações, comunicações e fluxo de informações que este novo tipo de conexão com o ciberespaço pode proporcionar”.

Ramonet (1999, p. 56) esclarece como as novas tecnologias favorecem o desaparecimento da especificidade do jornalismo pois, “à medida que essa comunicação se desenvolve, o número de grupos ou de indivíduos que comunicam é maior”. Assim, a Internet permite “a qualquer pessoa não só ser efetivamente, à sua maneira, jornalista, mas até encontrar-se à frente de uma mídia de alcance planetário”.

A pesquisa conduzida pela Reuters Institute (2025) aponta que, no período 2013-2025 o Brasil saiu de 10% para 35% na proporção de pessoas que atestam que as mídias sociais se

constituem na sua fonte principal de notícias, um valor que posiciona o país acima dos Estados Unidos (34%), Reino Unido (20%) e Japão (10%).

Miguel (2002, p. 205) explica que as novas tecnologias da comunicação, facultando o acesso de muitas pessoas a meios de disseminação de conteúdos que antes eram caros e exclusivos, “ampliam a concorrência ao jornalismo profissional”.

Pavlik (2014, p. 164) apresenta uma das consequências da ubiquidade para o jornalismo, que é o próprio “jornalismo cidadão” e explica que

a ubiquidade aponta ao menos quatro consequências para o jornalismo no século XXI. A primeira é a emergência do jornalismo cidadão ao redor do mundo. O jornalismo cidadão possui uma longa e substancial história, mas o advento da Internet ubíqua e o surgimento das mídias de comunicação móvel tem acelerado muito a ampla participação de cidadãos ao redor do mundo no processo de coleta e distribuição de notícias. Além disso, o desenvolvimento das mídias sociais tem facilitado este sistema de participação nas notícias (Pavlik, 2014, pp. 164-165).

Sousa (2006) afirma que os “cidadãos jornalistas” dividem o espaço informacional da cena de um evento e complementa que

além disso, os telemóveis da nova geração, a Internet sem fios, etc. proporcionaram o surgimento de uma espécie de “cidadãos jornalistas”, pessoas que usam as suas câmaras nos telemóveis, o e-mail nos portáteis sem fios, as mensagens por SMS, etc., para fazerem reportagens de acontecimentos que testemunham. Nos atentados contra o metro de Londres, em Julho de 2005, os cidadãos que viajavam no metro fizeram de jornalistas, cobrindo os instantes posteriores ao atentado, até porque os jornalistas foram impedidos pela polícia de acorrer ao local, para não dificultarem as operações de socorro (Sousa, 2006, p. 162).

Pavlik (2014, p. 176) reitera que o cenário de convivência comum entre jornalistas e cidadãos sempre foi previsível, onde “os cidadãos usarão seus telemóveis para acessar ou contribuir com o conteúdo noticioso em qualquer lugar de cada comunidade”.

Gomes (2009, p. 16) afirma que “o fato mesmo é disponível, mas deixa-se apreender apenas pelo olhar treinado e iniciado do jornalismo”. No entanto, o acidente aéreo se desenrola à frente de cidadãos comuns que, sem aguardar a chegada dos veículos midiáticos, produzem e distribuem suas próprias versões dos fatos.

O termo que associa o cidadão ao jornalismo é controverso “porque adjudica diretamente a atividade jornalística a pessoas não profissionais”. A ideia despertou muitas críticas porque, “ao combinar ambas as palavras, é-lhe atribuída uma sistematicidade e um método para colaborações de utilizadores que se caracterizam por serem mais ocasionais, sem aferição de fontes e de realização simples”. Desta forma, entende-se que o produto gerado pelos

“cidadãos jornalistas” pode ser considerado não um substituto à notícia e sim um complemento ao trabalho jornalístico (Rost, 2014, p. 71).

Canavilhas (comunicação pessoal, 3 de julho de 2025) afirma que “não há cidadãos-jornalistas. Há cidadãos que distribuem informação própria (que não notícias) e, por isso, situam-se na mesma esfera que os influenciadores, embora com intenções diferentes”.

A convivência entre cidadãos e jornalistas na produção de conteúdo é uma característica da era digital, mas a credibilidade e a verificação das informações continuam sendo elementos essenciais do jornalismo profissional.

No entanto, a fatualidade não é uma propriedade intrínseca dos acontecimentos, mas um atributo conferido pela mediação midiática. A teoria do agendamento de McCombs e Shaw (1972) ratifica essa perspectiva ao demonstrar que a mídia não apenas informa sobre os fatos, mas também determina quais são os temas prioritários na esfera pública.

1.7 A Teoria do Agendamento

Maxwell McCombs e Donald Shaw (1972) propuseram a teoria da “*Agenda Setting*” a partir de um interesse fundamental da comunicação: compreender como os meios de informação moldam a percepção pública dos acontecimentos. A partir de um estudo realizado durante a eleição presidencial dos Estados Unidos em 1968, os autores observaram que os temas mais destacados pela imprensa coincidiam com aqueles que a população identificava como os mais importantes para o país naquele momento. As conclusões do estudo apontaram que, embora os meios de comunicação não determinassem diretamente o que as pessoas pensavam, influenciavam significativamente sobre o que pensavam.

McCombs (2009, p. 16) afirma que “este papel que a mídia tem de definir a agenda conecta o jornalismo e sua tradição de contar histórias à arena da opinião pública, uma relação com consideráveis consequências para a sociedade”. A formulação da teoria sustenta que há uma função de agendamento por parte dos meios de comunicação: os temas mais frequentemente abordados e em maior destaque nos noticiários acabam por ser percebidos pelo público como os mais relevantes. Essa influência cognitiva se manifesta na forma como a realidade é organizada mentalmente — os meios não dizem o que pensar, mas são eficazes ao definir sobre o que pensar (McCombs, Shaw, 1977).

Castro (2014, p. 199) afirma que a ideia do agendamento, no entanto, havia sido apontada por vários autores anos antes, como Lippmann (1922), Park, Ernest e Roderik (1925),

Lazarsfeld et al. (1944), Cohen (1963) e Lang e Lang (1966). McCombs e Shaw (1972) foram os responsáveis por organizar, sistematizar e nomear o conceito de *Agenda Setting*.

Coleman, McCombs, Shaw e Weaver (2009) afirmam que “de forma simples, quanto mais cobertura um tema recebe, mais importante ele se torna para as pessoas.”

Fahmy e Jonhson afirmam que

a teoria de *agenda setting* trata da aprendizagem da relevância de questões sociais a partir da ampla cobertura que tais temas recebem na mídia. Seu pressuposto central é o de que, quanto mais um tema é abordado nos meios de comunicação, maior será a percepção pública de sua importância. Com base nessa hipótese, o grau de preocupação do público com determinado assunto é, em parte, função da ênfase dada pela mídia. Os indivíduos aprendem o quanto devem se preocupar conforme a intensidade da cobertura recebida pela questão em pauta (Fahmy, Jonhson, 2007, p. 25, tradução nossa).

Sousa (2006, p. 503) alerta que algumas críticas podem ser feitas à Teoria do Agendamento, pois trata-se de “uma teoria que pode subestimar a própria realidade, pois o valor do real pode sobrepor-se à influência da agenda dos meios de comunicação na definição da agenda pública”.

Dearing e Rogers (1996, pp. 1-8, tradução nossa) afirmam que “todo sistema social deve ter uma agenda” se quiser priorizar os problemas que enfrenta, para que possa decidir por onde começar a agir. Essa priorização é necessária para uma comunidade e para uma sociedade. Os autores compreendem que o processo de *agenda-setting* é composto pela agenda da mídia, a agenda pública e a agenda de políticas, e pelas inter-relações entre esses três elementos, cada um embasado em uma “tradição de pesquisa”.

A primeira “tradição de pesquisa” é chamada de agenda da mídia (*media agenda-setting*), porque sua principal variável dependente é a importância atribuída a um tema dentro da agenda da mídia de massa. A segunda é chamada de agenda pública (*public agenda-setting*), porque sua principal variável dependente é a importância de um conjunto de temas na agenda pública. A terceira foi denominada como agenda política (*policy agenda-setting*), pois seu aspecto distintivo da visão acadêmica é sua preocupação com ações políticas relacionadas a um tema, em parte como resposta à agenda da mídia e à agenda pública.

Dearing e Rogers (1996, p. 8, tradução nossa) concluem que “o processo de agendamento é uma competição contínua entre os proponentes de um conjunto de temas para obter a atenção dos profissionais da mídia, do público e das elites políticas”.

Os chamados primeiro e segundo níveis de *agenda setting* foram delineados para explicar diferentes dimensões do fenômeno. O “primeiro nível” refere-se à ênfase nos temas

em si, identificando quais assuntos ganham maior espaço nos meios e, consequentemente, na atenção do público. O “segundo nível”, por sua vez, amplia o escopo da teoria ao incluir os atributos com os quais os temas são apresentados: emoções evocadas, enquadramentos específicos, elementos visuais e linguagem, entre outros. Essa abordagem é influenciada por estudos sobre *framing*, embora mantenha distinções teóricas importantes.

Coleman, McCombs, Shaw e Weaver (2009) afirmam que existe um debate acadêmico sobre as diferenças entre *framing* e *agenda setting* sem um consenso estabelecido, mas que entendem que *framing* está mais relacionado à forma como eventos e questões estão organizadas pelos veículos de comunicação. Gitlin (1980, p. 7) relaciona o conceito de *framing*, apresentado por Goffman (1974, p. 21, tradução nossa), diretamente à produção do discurso jornalístico ao afirmar que os enquadramentos “permitem que os jornalistas processem grandes volumes de informação de forma rápida e rotineira e empacotem essas informações para transmiti-las de maneira eficiente ao seu público”

A adequação do agendamento à evolução tecnológica e social apresenta-se como um fenômeno relacional, onde diversos atores disputam a centralidade dos temas e sua permanência no espaço público. Essa transição teórica acompanha transformações estruturais nas dinâmicas de produção e consumo da informação, especialmente com o surgimento das mídias digitais e das redes sociais como esferas simultaneamente privadas e públicas.

Sousa (2006, p. 506) afirma que os meios também se agendam uns aos outros, já que a agenda de um pode influenciar a agenda de outro meio. No entanto, ressalta que o sucesso, muitas vezes, vem da acumulação, ou seja, que um tema tem possibilidade de transitar entre os meios quanto mais as pessoas forem expostas a ele e suas mensagens. O autor finaliza reconhecendo o poder que tal condição confere ao jornalismo e conclui que tal situação aumenta a responsabilidade ética dos jornalistas.

A partir do século 21, o avanço das tecnologias de comunicação ampliou significativamente o debate sobre a teoria da *agenda setting*. Embora a lógica da ênfase temática permaneça relevante, os estudiosos passaram a questionar quem agenda quem, por meio de que sistemas de visibilidade e em quais ambientes discursivos. Essa complexificação levou à formulação do que tem sido chamado de *agenda setting 2.0*, uma proposta que reconhece o ambiente digital como campo, em que múltiplos emissores competem e cooperam na definição da agenda pública.

Nesse contexto, a agenda não é mais exclusivamente construída pelos meios de comunicação tradicionais. Cidadãos jornalistas, influenciadores digitais, plataformas algorítmicas e mecanismos de curadoria automatizada emergem como novos agentes que

interferem ativamente no que é visto, lembrado, debatido e compartilhado. A chamada agenda 2.0 se dá em rede, com fluxos bidirecionais e horizontalizados, muitas vezes mediados por sistemas que operam invisivelmente, como os algoritmos de seleção de conteúdos. Essas redes são formadas por correlacionamento entre temas e atributos nas notícias, ou seja, os assuntos são apresentados como interligados, e isso molda a forma como o público entende a complexidade dos eventos.

Com isso, a teoria da *agenda setting* não apenas permanece relevante, mas se reinventa para compreender o novo ecossistema da comunicação. A influência da mídia continua sendo central, mas agora dividida com uma série de novos mediadores — de plataformas tecnológicas a usuários comuns. Como observa McCombs (2009, p. 104), “o grau de influência da mídia cresce com o aumento na exposição”, mas essa exposição, hoje, “não é apenas ao conteúdo em si, e sim à forma como ele circula, é compartilhado e ganha significado social”. Diante da nova dinâmica da informação, a *Network Agenda Setting Theory* foi desenvolvida por McCombs para aprofundar o entendimento da agenda na era digital, onde os temas não são mais isolados, mas sim interconectados em redes.

Os conceitos apresentados incluem que neste terceiro nível de agendamento a mídia não apenas diz “sobre o que pensar” (nível 1), o que seria o foco, e “como pensar sobre isso” (nível 2), que seria a interpretação, mas também organiza os temas em redes de associações, influenciando a percepção de contexto e gravidade.

Fahmy, Wanta, Johnson e Zhang (2011, p. 326, tradução nossa) afirmam que “mais recentemente, o *agenda-setting* de segundo nível deslocou o foco para a forma como os meios de comunicação descrevem pessoas ou objetos nas notícias, e não apenas para aquilo que enfatizam. O fato de que os conteúdos são, de forma agendada, apresentados ao público, ratifica a ideia de Curtis (2016) de que a mediação ocorre a partir de um viés, de interesses que a comandam e controlam. Curtis (2016) complementa que “a realidade é algo que você maneja” e recomenda que as pessoas enxerguem além da estrutura, já que a mídia também tem seus interesses e poder, assim como os governos.

Diante da ação de algoritmos capazes de personificar, cada vez mais, o conteúdo oferecido aos consumidores, Lorenz (2014, p. 138) explica que a “agregação é uma forma de personalização e de resposta às novas necessidades das audiências”. O conceito inclui a proposta de reunir, classificar e filtrar o conteúdo disponível, incluindo as notícias mais interessantes ou “como dizem os críticos, os itens que recebem mais cliques” de forma a disponibilizar para a sociedade notícias relacionadas a conteúdos previamente consumidos.

Lorenz (2014, p. 114) complementa que os consumidores de conteúdo “são apresentados com uma caótica, mas altamente diversificada, experiência de notícias personalizadas” e afirma que “as grandes redes fornecem ao público novas formas de encontrar o que gostam ou, para ser mais exato, o conteúdo vai encontrá-los”.

Ratificando a ideia de que a personalização de conteúdo posiciona o consumidor em bolhas normalizadas de informação, Yurchak (2006,) apresentou o termo “Hipernormalização” a partir de sua análise sobre as condições de vida na Rússia nas décadas de 1970 e 1980, quando políticos e cidadãos, mesmo cientes de que o sistema estava falhando, estavam resignados a manter a aparência de uma sociedade funcional. O autor afirma que, com o passar do tempo, todos acabaram aceitando as condições como o novo “normal” ao invés de fingir. Dessa forma, Yurchak entende que a hipernormalização ocorre quando “a pessoa está tão absorvida pela estrutura que não consegue ver além”.

Gillespie (2018, p. 97) afirma que “os algoritmos de recomendação mapeiam nossas preferências em relação a outros usuários, trazendo ao nosso encontro sugestões de fragmentos novos ou esquecidos da cultura”. O autor complementa que os algoritmos são “projetados para calcular o que “está em alta”, o que é “tendência” ou o que é “mais discutido” e nos oferecem uma camada superficial das conversas aparentemente sem fim que estão disponíveis” prolongando os temas noticiados. Em seguida, o autor (2018, p. 97-114) esclarece que os algoritmos “são hoje uma lógica central que controla os fluxos de informação dos quais dependemos”. Dessa forma, a sociedade acaba sendo conduzida “por algoritmos e por nossa própria preferência pelos que pensam de forma semelhante, para dentro de “filtros bolha”, onde encontramos apenas as notícias que esperamos encontrar e as perspectivas políticas que já nos são caras”.

1.8 Fontes e Peritos⁹: credibilidade e desinformação

A relação entre fato e notícia está diretamente ligada à qualidade e à credibilidade das fontes de informação utilizadas no processo jornalístico. Em um ambiente cada vez mais marcado pela dromocracia e pela aceleração do ciclo noticioso, a escolha das fontes e a legitimação dos peritos tornam-se aspectos centrais para compreender a dinâmica da produção de notícias e o impacto da desinformação.

⁹ Neste trabalho, há uma equivalência entre os termos “perito”, “especialista” e “expert”. O termo “expertise” foi incorporado à língua inglesa a partir do francês, onde significava não algo que se possui, mas algo que se faz” (EYAL, 2019, p. 2).

No jornalismo, as fontes de informação são essenciais para a construção das notícias, dado que os jornalistas nem sempre estão presentes nos acontecimentos que relatam. Gans (2004, p. 116, tradução nossa) afirma que “os jornalistas obtêm reportagens de fontes que eles observam ou entrevistam”, destacando que essa relação se assemelha a uma “dança”, normalmente conduzida pelo próprio jornalista.

Fontcuberta (1993) complementa que

os jornalistas não são testemunhas do que informam, logo, devem se apoiar em suas fontes de informação. Estas podem ser pessoas, instituições ou organismos que facilitem a informação, que pode ser conquistada ou fornecida por iniciativa da própria fonte (Fontcuberta, 1993, p. 57, tradução nossa).

Gomes (2009, p. 12-14) explica que o espaço de mediação, ocupado pela mídia, entre o fato e os “consumidores de notícias” depende de “um grupo de narradores confiáveis” que, por sua vez, experimentam o fato “diretamente ou se apoiam em testemunhas que a experimentaram em primeira pessoa”.

Gans (2004, p. 116, tradução nossa) afirma que, “diante da premência do tempo e de poucos recursos humanos, os jornalistas recorrem a um pequeno número de fontes regulares que já colaboraram no passado ao invés de buscarem novas opções”.

Gans (2004, p. 117, tradução nossa) entende que “as fontes agem na composição das informações para a futura produção da notícia ou meramente como observadores substitutos dos próprios jornalistas”.

Contudo, a relação entre fontes e jornalistas é complexa e muitas vezes desequilibrada. Gans esclarece que

os jornalistas enxergam as pessoas como fontes em potencial, mas que as fontes se veem como pessoas com a chance de prover alguma informação que, de alguma forma, também promova seus próprios interesses, seja publicando suas ideias ou divulgando seus nomes. O poder de ação das fontes resume-se a se tornarem disponíveis, já que cabe ao jornalista a decisão se as fontes são ou não adequadas e oportunas (Gans, 2004, p. 117, tradução nossa).

Além do impacto da escolha de fontes, Soley (1992, p. 21, tradução nossa) ratifica a necessidade de verificação da informação no processo de distribuição da notícia atestando que a mídia, muitas vezes, opta por reproduzir a mesma informação sem validação.

Em cenários complexos, como os acidentes aéreos, os jornalistas frequentemente recorrem a peritos para fornecer análises técnicas e interpretações especializadas. Eyal (2019,

p. 22, tradução nossa) afirma que o termo “*expertise* é de origem francesa, não se refere a algo que alguém possui, mas a algo que alguém faz”.

Eyal (2019) afirma que

Quando está relativamente claro quem são os especialistas e como reconhecê-los, há pouca necessidade de uma palavra como ‘*expertise*’, um substantivo que nomeia aquilo que torna alguém um especialista. Essa necessidade só surge quando essas questões não são claras ou quando se deseja questioná-las (Eyal, 2019, p. 24, tradução nossa).

Gans (2004, p. 143, tradução nossa) destaca que “a complexidade do mundo exerce uma pressão sobre os jornalistas para que empreguem, cada vez mais, os peritos”.

Soley (1992, p. 26, tradução nossa) afirma que é diante de fatos inexplicáveis, como os acidentes aéreos, que jornalistas recorrem aos peritos para que eles se posicionem e apresentem uma análise que seja compreensível aos consumidores de notícias. O autor prossegue explicando que os peritos são consultados em busca de informações privilegiadas ou previsões sobre resultados ainda não revelados, mas ressalta que todo perito possui um background que não deve ser desprezado.

A seleção desses peritos nem sempre é baseada em critérios técnicos rigorosos. Soley (1992, p. 27, tradução nossa) alerta que, embora os jornalistas classifiquem certas pessoas como peritos, há razões para se questionar a verdadeira capacidade técnica e perícia dos eleitos.

Em muitos casos, a visibilidade midiática transforma peritos em figuras recorrentes na cobertura jornalística, independentemente da profundidade de seu conhecimento. Lazarsfeld e Merton (1948, tradução nossa) observam que “quanto mais os peritos são consultados, mais visibilidade ganham, o que os torna ainda mais procurados pela mídia”, criando um ciclo que pode favorecer a superficialidade e a simplificação excessiva de questões complexas.

Miguel (2022, p. 198) afirma que “a confiança no sistema perito é semelhante à crença depositada no xamã”, mas explica que há diferenças pois “o conhecimento do perito é, em tese, acessível a qualquer um que se disponha a aprendê-lo”.

A discussão sobre fontes de informação e peritos revela que a credibilidade e a precisão das notícias estão intrinsecamente ligadas à qualidade das fontes e à capacidade dos jornalistas de validar as informações antes de publicá-las. Contudo, em um ambiente marcado pela velocidade do ciberjornalismo, manter altos padrões de qualidade informativa torna-se um desafio crescente.

1.9 A qualidade da cobertura jornalística dos acidentes aéreos

A qualidade do produto ciberjornalístico está diretamente relacionada à forma como o jornalismo se apropria das características específicas da Internet para oferecer informações confiáveis, verificáveis e contextualizadas. Nesse sentido, aspectos como a curadoria de fontes e peritos, a dinâmica da dromocracia, o conceito de fato e notícia e as características próprias do ciberjornalismo são determinantes para a compreensão da produção jornalística em ambiente digital.

Se de um lado a Internet começa a ser inundada por imagens, vídeos e depoimentos pessoais sobre um fato; do outro surge o trabalho do jornalista, que também usufrui do avanço da mobilidade.

Quinn e Filak (2005, p. 10, tradução nossa) afirmam que “os jornalistas móveis passaram a usar apenas um telefone celular para reunir e distribuir notícias, conferindo velocidade na produção e distribuição da notícia”.

Bradshaw (2014, p. 111) afirma que “a velocidade foi sempre algo intrínseco ao jornalismo”. Apesar da pressão por velocidade no processo de produção da notícia, esta “não pode ser apenas veraz, mas, justamente por causa da obrigação da veracidade e das circunstâncias sociais, provenientes do contrato que ata jornalismo e consumidores de notícia, deve ser verdadeira” (Gomes, 2009, p. 12).

Canavilhas (2021) afirma que “a mobilidade comprime e acelera o processo de produção da notícia, diminuindo o tempo entre o fato e a notícia e, eventualmente, até substituindo este processo por uma transmissão ao vivo”.

A convergência tecnológica impôs uma transformação estrutural ao jornalismo, tornando os processos produtivos mais ágeis, mas também mais vulneráveis a erros e desinformação. A atualização contínua, uma das principais características do ciberjornalismo, permite que a informação seja rapidamente corrigida, mas também pode criar um ambiente de insegurança informativa, onde dados preliminares imprecisos são publicados antes de passarem por uma verificação rigorosa.

A dromocracia, conforme Virilio (1996), reforça esse cenário ao destacar que a aceleração dos fluxos informacionais gera um efeito colateral preocupante: a superabundância de dados, que não necessariamente se traduz em maior conhecimento. Trivinho (2007) complementa essa visão ao argumentar que a rapidez do ciberjornalismo pode resultar na degradação da qualidade noticiosa, uma vez que o tempo para apuração e reflexão se reduz drasticamente.

A escolha das fontes e dos especialistas influencia diretamente a confiabilidade do conteúdo jornalístico. Gans (2004, p. 116, tradução nossa) destaca que jornalistas frequentemente recorrem a um pequeno número de fontes regulares, o que pode gerar uma homogeneização das narrativas.

O fenômeno da midiatização do perito, conforme analisado por Miguel (2022, p. 198), também representa um risco para a qualidade da informação, uma vez que determinados especialistas são legitimados pela mídia, independentemente de seu real domínio sobre o tema abordado.

Além disso, a interatividade proporcionada pelo ciberjornalismo amplia o leque de fontes disponíveis, mas também exige maior rigor na seleção das informações.

Pavlik (2014, p. 168) afirma que “para as organizações noticiosas, uma nova função tem emergido, a de *gatewatcher*”. O conceito, discutido por Bruns (2003), exemplifica essa dinâmica ao evidenciar o papel dos usuários na curadoria e disseminação de notícias, reforçando a necessidade de padrões editoriais mais rigorosos para evitar a circulação de desinformação.

Com a expansão da Internet e das mídias sociais, a produção jornalística passou a competir diretamente com conteúdos gerados por usuários, o que levanta questões sobre o papel do jornalista como mediador da informação.

Nesse contexto, Canavilhas (2014, p. 21) sugere que “o sucesso do webjornalismo depende da qualidade dos conteúdos, sendo obrigatório que estes tirem o máximo partido das diversas características do meio”.

A credibilidade do ciberjornalismo está diretamente atrelada à sua capacidade de diferenciar-se da desinformação e das fake news.

A urgência em publicar informações e a dependência de fontes e peritos não verificados contribuem para o aumento da desinformação e das fake news. Gelfert (2018) destaca que “fingir ou simular novas histórias é uma ação que remonta ao século XIX, mas que ganhou novas dimensões com os algoritmos das mídias sociais”.

Canavilhas (comunicação pessoal, 3 de julho de 2025) afirma que situações como a publicação de notícias sem confirmação, que acabam por se revelar imprecisas ou falsas, conduzem “a uma perda de credibilidade do webjornalismo, e a sua recuperação tem demorado muitos anos”.

Diferenciar fake news de notícias erradas é essencial para compreender a complexidade do problema. Fontcuberta (1993, tradução nossa) define fake news como notícias “inventadas”, construídas a partir de elementos inexistentes na realidade e que não recebem posterior retificação. Já as notícias erradas resultam de dados falsos inicialmente considerados

verdadeiros e, posteriormente, corrigidos. Nesse sentido, iniciativas de *fact-checking*¹⁰ e o fortalecimento dos códigos de ética jornalística tornam-se fundamentais para garantir a qualidade da informação.

Gelfert (2018, p. 90) afirma que “fingir ou simular novas histórias é uma ação que pode ser remetida ao século 19 que, com passar do tempo e advento dos algoritmos das mídias sociais, apenas liberou novas possibilidades para se enganar ou fabricar”.

As tentativas de reduzir o fenômeno das fake news para defini-las como “notícias que contêm informação falsa ou imprecisa” são inadequadas na medida em que todos os grandes noticiários estão sujeitos a cometer erros (Gelfert, 2018, p. 99).

O que tentamos evitar com esta discussão é a aplicação do termo de forma indiscriminada, como um guarda-chuva de definições múltiplas. Sem um afunilamento conceitual, passaríamos a questionar se boatos, fofocas, lendas urbanas e folclore não seriam todos considerados também como fake news (Lilleker, 2017, p. 1).

Gelfert (2018, p.85) define fake news como a apresentação deliberada de informações falsas ou baseadas em falsas alegações.

Oremus (2017) afirma que as fake news não são diretamente equivalentes às notícias falsas pois são “inventadas inteiramente do nada”, “completamente fabricadas” para transmitir “conteúdo 100% falso” e sem “bases factuais”.

Fontcuberta (1993, p. 28, tradução nossa) apresenta a seguinte diferenciação entre os conceitos de fake news e notícias erradas:

- 1 Notícias inventadas (fake news) são aquelas publicadas na mídia e construídas a partir de elementos, declarações, hipóteses que não existem na realidade e que não recebem posterior retificação por parte da mídia.
- 2 Notícias erradas são as notícias construídas com dados que foram disponibilizados como verdadeiros, mas que eram falsos e foram assim reconhecidos posteriormente. O erro pode ter surgido de uma informação insuficiente, da interpretação incorreta do jornalista ou de uma atitude deliberada de desinformação da fonte.

A qualidade do produto ciberjornalístico é um conceito dinâmico, influenciado por fatores tecnológicos, econômicos e sociais. A velocidade da informação, a curadoria de fontes e peritos, a convergência midiática e a necessidade de transparência são elementos centrais na avaliação da produção jornalística em ambiente digital. Para que o ciberjornalismo cumpra seu papel de informar de maneira ética e confiável, é essencial que os jornalistas adotem critérios rigorosos de verificação, explorem as potencialidades da Internet de forma crítica e fortaleçam o compromisso com a credibilidade.

¹⁰ Em um contexto de desinformação massiva, o *fact-checking* é a primeira ferramenta de resposta, focada no restabelecimento dos fatos.

Bradshaw afirma que:

Como é frequente se ouvir em discussões sobre a nova tecnologia: não é como ter a escolha entre uma coisa e outra, mas sim a habilidade de escolher e combinar velocidade e profundidade no tempo correto com o objetivo certo (Bradshaw 2014, p. 134).

Canavilhas (comunicação pessoal, 3 de julho de 2025) afirma que “em caso de acidentes aéreos a instantaneidade é uma enorme vantagem para atrair audiências”. Em seguida explica que, porém, “o processo de verificação da informação deve manter-se, ainda que atrase o processo de distribuição”.

Capítulo 2 – Do Acidente à informação: organismos da aviação e a relação com o jornalismo

A aviação é um dos setores mais regulamentados e tecnicamente avançados do mundo. Sua evolução está diretamente relacionada ao desenvolvimento de normas, protocolos de segurança e sistemas especializados. Mesmo assim, acidentes aéreos estiveram presentes desde os primeiros voos do homem em um veículo mais pesado que o ar.

Este capítulo apresenta três sistemas da Força Aérea Brasileira que interagem quando ocorre um acidente aéreo: o Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico (SISSAR), o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) e o Sistema de Comunicação Social da Aeronáutica (SISCOMSAE). Em seguida, explica como ocorrem as ações de busca, localização, investigação e comunicação do acidente para a sociedade e finaliza com uma revisão dos principais acidentes que tiveram cobertura midiática no período 2006-2025.

2.1 A origem da aviação e seus acidentes

A matéria publicada pela plataforma Olhar Digital (2023) reproduz um tema comum na aviação: “Quem inventou o avião? A resposta a essa pergunta é motivo de controvérsia e, até hoje, o crédito pelo pioneirismo na aviação é disputado”.

Os irmãos Orville e Wilbur Wright realizaram um voo motorizado, sustentado e controlado a partir do uso de uma catapulta, em 17 de dezembro de 1903. Santos Dumont realizou um voo, em 23 de outubro de 1906, sem auxílio externo.

A sobrinha-bisneta dos irmãos Wright e o sobrinho-neto de Alberto Santos-Dumont, Mário Villares, encontraram-se em São Paulo em 22 de maio de 2007. Na ocasião, Mário Villares declarou ao portal G1 que

temos de ser factuais a respeito desse assunto. É verdade que os Wright voaram antes? É. Usavam catapulta? Sim. É verdade que Santos-Dumont voou depois, decolando pelos próprios meios? Sim. Cada um tem os seus méritos (G1, 2007).

A Biblioteca do Congresso Americano (Library of Congress, 2025) possui registros de que, em 17 de setembro de 1908, na cidade de Fort Meyer - EUA, ocorreu o primeiro acidente aéreo fatal, quando Orville Wright decolou seu avião em um voo de demonstração com um passageiro. A aeronave se acidentou, o piloto ficou machucado e seu passageiro faleceu.

O primeiro acidente aeronáutico registrado no Brasil ocorreu em 20 de maio de 1908 e envolveu um balão de hidrogênio, no Rio de Janeiro (INCAER, 2025).

“O primeiro acidente aeronáutico (com envolvimento de aeronave) registrado no Brasil foi o que vitimou o Tenente do Exército Brasileiro Juventino Fernandes da Fonseca, no dia 20 de julho de 1908” (INCAER, 2025).

O primeiro voo comercial, com o transporte de um único passageiro, em um hidroavião no trecho St. Petersburg – Tampa, ambas cidades do estado da Flórida-EUA, distantes 27km, ocorreu em 1º de janeiro de 1914. A passagem aérea custou U\$400,00 e foi adquirida em um leilão (IATA, 2025).

A evolução da aviação foi impulsionada em diferentes países e, durante a Segunda Guerra Mundial, alcançou seu ápice, tanto na produção de aeronaves quanto no cumprimento de diferentes tarefas.

A Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI) ocorreu em 7 de dezembro de 1944, na cidade de Chicago, EUA, poucos meses após o desembarque da Normandia. O evento contou com a presença de representantes de 54 países.

O documento nº 7300, que registra a criação da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), afirma que a Convenção teve por objetivo “promover a cooperação e criar e preservar a amizade e entendimento entre os países e cidadãos do mundo”; e a aponta como responsável por “estabelecer os princípios básicos para se permitir o transporte aéreo internacional” (ICAO, 2025, tradução nossa).

Dentre os 19 anexos que complementam o documento nº 7300, destacam-se o Anexo 12 – Busca e Salvamento (SAR) e o Anexo 13 – Investigação de Acidentes Aéreos.

O Brasil assinou seu compromisso com a CACI em 29 de maio de 1945. O documento foi promulgado pelo Decreto federal nº 21.713/46.

2.2 O Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico (SISSAR)

Toda guerra posiciona forças de lados contrários que buscam maximizar esforços para subjugar seus oponentes. Como os primeiros voos ocorrendo apenas na primeira década do século XX, a Segunda Guerra Mundial foi o primeiro conflito em que países se enfrentaram nos céus.

“Nos primeiros anos da Segunda Guerra Mundial, a Força Aérea Alemã (Luftwaffe) controlou os céus acima dos exércitos de Hitler, facilitando o avanço das tropas alemãs na Europa ocidental”. Naquele contexto, “o requisito de superioridade aérea e emprego de

aeronaves para ataque ao solo tornou-se comum a todas as frentes de batalha conforme a guerra progredia” (IWM, 2025).

O aumento na produção de aviões de guerra e, conseqüentemente, na quantidade de aeronaves abatidas, provocou o surgimento de serviços de resgate aéreo. O primeiro serviço dessa natureza foi criado em 1936 sob o nome de *Seenotdienst*, dentro da estrutura da Luftwaffe, empregou diferentes aeronaves e chegou a registrar mais de 11mil resgates de feridos (LUFTWAFFE DATA, 2025).

“O Serviço de Busca e Resgate da Força Aérea Brasileira nasceu em 1947, quando um avião anfíbio CA-10 Catalina decolou em busca de uma aeronave do Correio Aéreo Nacional desaparecida no Pará, na região Norte do país” (FAB, 2025).

O avião desaparecido foi localizado, mas a violência do próprio acidente aéreo vitimou todos que estavam a bordo. O evento foi noticiado na edição 16304, em 27 de dezembro de 1947, pelo Correio da Manhã (CORREIO DA MANHÃ, 1995).

A sistematização da prestação do Serviço de Busca e Salvamento (SAR), como um dos serviços de tráfego aéreo (*Air Traffic Service* - ATS), ocorreu em dezembro de 1950, quando a Portaria Ministerial 324 estabeleceu a criação de um Serviço SAR em cada uma das “zonas aéreas”¹¹ existente na época. A decisão teve por consequência a criação do Centro de Coordenação de Salvamento Aeronáutico (*Aeronautical Rescue Coordination Center* – ARCC), nas instalações existentes da Força Aérea em Belém-PA, com a missão de coordenar a execução das missões de busca e salvamento na região.

O crescimento da aviação no Brasil impulsionou o desenvolvimento do Sistema de Busca e Salvamento (SISSAR). A Norma Sistêmica do Comando da Aeronáutica (NSCA 64-1) define que

o SISSAR é composto de órgãos e elos que trabalham conjuntamente em prol da prestação do Serviço de Busca e Salvamento (SAR), ou seja, a localização e o socorro de ocupantes de aeronaves ou de embarcações em perigo, o resgate e o retorno à segurança de tripulantes de aeronaves abatidas ou sobreviventes de acidentes aeronáuticos e marítimos (Brasil, 2024, p. 9).

“O espaço aéreo sob responsabilidade do País estende-se além de suas fronteiras. Ultrapassa a área de seu território e alcança significativa parte do Oceano Atlântico, perfazendo um total de 22 milhões de km²” (Brasil, 2024).

¹¹ De acordo com o Decreto-Lei Nº 9.889, de 16 de setembro de 1946, Art. 7º “O território nacional, tendo em vista satisfazer as condições de defesa aérea, mobilização e recrutamento de pessoal, as necessidades de instrução, do suprimento de, material e da sua manutenção, é dividido em Zonas as Aéreas”.

O Governo brasileiro define que

os Serviços de Tráfego Aéreo (*Air Traffic Service* - ATS) são providos pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), que é a organização responsável pelo controle do espaço aéreo brasileiro, provendo serviços de navegação aérea que viabilizam os voos e a ordenação dos fluxos de tráfego aéreo no País. Subordinado ao Comando da Aeronáutica, o DECEA é o órgão gestor do Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro (Brasil, 2025).

Dentro da estrutura do Comando da Aeronáutica, o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA) é o órgão responsável pela prestação do chamado Serviço de Busca e Salvamento (*Search and Rescue* – SAR), enquanto a responsabilidade pela investigação do acidente aéreo recai sobre o Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) (FAB, 2025).

Um acidente aéreo é inesperado e, muitas vezes, apenas conhecido depois que o processo de localização da aeronave é concluído com sucesso, resultado que não se tem qualquer garantia.

Para efeito de ilustração, o G1 (2025) noticiou, em 11 de fevereiro de 2011, que o helicóptero que transportava o jornalista Ricardo Boechat havia decolado de um hotel na cidade de Campinas-SP com destino ao Heliponto Bandeirantes, na cidade de São Paulo-SP. A aeronave sofreu um acidente fatal no cruzamento entre a Rodovia Anhanguera e o Rodoanel Mário Covas.

O evento ocorreu em ambiente urbano. A cidade de São Paulo possui uma estrutura de Polícia Militar e Corpo de Bombeiros, equipada com diferentes aeronaves e veículos de resgate. Essa combinação de fatores é considerada, pela gestão do Serviço de Busca e Salvamento, como uma solução mais eficaz e veloz, quando comparada ao deslocamento das aeronaves da Força Aérea até o local.

O Anuário de Busca e Salvamento (COMAER, 2025), documento emitido pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), informa que a maioria dos acidentes ocorre fora de áreas urbanas. O Brasil registra, anualmente, mais de 2.700 casos de acionamento de operações de Busca e Salvamento, por motivos diversos que incluem desde situações simples como o acionamento indevido de equipamentos de emergência ou um pouso em local não previsto, até situações mais complexas como o desaparecimento do voo Air France 447 em 2009, ou mesmo do avião de matrícula PT-JZC em 2023, que desapareceu próximo a Paranaguá-PR, demorando 5 dias de buscas até ser localizado.

Desde que uma aeronave desaparece, ocorre uma cadeia de ações que envolvem, em sequência (1) o acionamento dos Centros de Coordenação de Salvamento; (2) o engajamento de aviões para a localização da aeronave desaparecida; (3) o envio de helicópteros para o resgate de sobreviventes; e (4) o início do trabalho de investigação do acidente aéreo.

2.3 O Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos

Moreno (comunicação pessoal, 2025) afirma que “o acidente aeronáutico é um evento catastrófico completamente indesejável para a sociedade” e complementa explicando que, por ser um assunto tão caro para a sociedade, a atividade de investigação de acidentes aeronáuticos é desenvolvida pelos Estados, através de agências, sob as regras do Anexo 13 da Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI).

No Brasil, a autoridade brasileira que responde pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) é o Centro de Investigação de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA).

De acordo com o autor citado, diferentemente da investigação conduzida pela Polícia Federal e pelas Polícias dos Estados, cujo objetivo é apontar responsabilidades dentro da esfera civil e criminal, “a investigação do CENIPA não possui caráter punitivo, cujo único objetivo é identificar os fatores que contribuíram para aquele evento como forma de emitir recomendações de segurança para evitar futuros acidentes”.

Nesse sentido, o autor ressalta que o assunto, além de sensível para a sociedade brasileira, afeta todos os demais países já que as frotas comerciais hoje são padronizadas. “Considerando o transporte de grande número de passageiros, basicamente o mundo usa uma aeronave americana, Boeing, uma aeronave europeia, Airbus, ou aquilo que eu digo que é orgulho nacional, a Embraer, que é a terceira maior montadora já aviões do mundo”. Sendo assim, um problema relacionado à aviação comercial brasileira pode afetar outros países que operam a mesma linha de aeronaves.

Portanto o autor afirma que “a transparência é a pedra fundamental para conquistar a credibilidade do processo de investigação” e ressalta que o CENIPA mantém uma página pública na internet denominada “Painel SIPAER” que permite o acesso aos dados de todos os acidentes aeronáuticos ocorridos nos últimos 10 anos, incluindo todas as investigações concluídas ou não.

A Norma Sistêmica do Comando da Aeronáutica NSCA 3-13 (Brasil, 2024, p. 14) define incidente aeronáutico como “uma ocorrência aeronáutica, não classificada como um

acidente, associada à operação de uma aeronave, que afete ou possa afetar a segurança da operação”.

A NSCA 3-13 define acidente aeronáutico como

toda ocorrência relacionada com a operação de uma aeronave no período entre o embarque do passageiro, com a intenção de realizar um voo, até o momento em que todas as pessoas tenham dela desembarcado e, durante o qual, pelo menos uma das situações abaixo ocorra:

- a) uma pessoa sofra lesão grave ou venha a falecer como resultado de:
 - Estar na aeronave;
 - Ter contato direto com qualquer parte da aeronave, incluindo aquelas que dela tenham se desprendido; ou
 - Ser submetida à exposição direta do sopro de hélice, de rotor ou de escapamento de jato, ou às suas consequências.
- b) a aeronave tenha falha estrutural ou dano que:
 - afete a resistência estrutural, o seu desempenho ou as suas características de voo; ou
 - normalmente exija a realização de grande reparo ou a substituição do componente afetado.
- c) a aeronave seja considerada desaparecida ou esteja em local inacessível. (Brasil, 2024, p. 9).

A investigação do acidente aeronáutico é “um processo realizado com o propósito de prevenir novos acidentes e que compreende a reunião e a análise de informações e a obtenção de conclusões, incluindo a identificação dos fatores contribuintes para a ocorrência, visando a formulação de recomendações sobre a segurança” (Brasil, 2024).

Um dos elementos analisados nas investigações de acidentes aeronáuticos de maior destaque nas coberturas jornalísticas são as chamadas “caixas pretas”. Concebida, em 1953, pelo cientista David Warren, do Laboratório de Pesquisa Aeronáutica da Austrália, a caixa-preta representou o avanço na elucidação de acidentes” já que, até então, a investigação se restringia à análise dos escombros que restavam do aparelho (Brasil, 2024).

Warren se deu conta de que os pilotos certamente debatiam os problemas enfrentados antes de um desastre e esse diálogo poderia ser crucial na reconstrução dos fatos. O cientista idealizou o sistema que gravasse a comunicação na cabine dos pilotos. A ideia do dispositivo surgiu após o estudo da primeira queda de avião comercial de passageiros no mundo, o Comet, em 1953 (Brasil, 2024).

O acidente com a aeronave Comet refere-se ao voo BOAC 783 em 1953, ocorrido logo após decolar de Calcutá, Índia.

Este módulo, normalmente, possui a cor laranja, tem o tamanho de uma caixa de sapato e pesa, aproximadamente 5kg. É composta por dois módulos: o *Flight Data Recorder* (gravador de dados de voo) e o *Cockpit Voice Recorder* (gravador de voz da cabine). A combinação destes

dados, apuradas pelo Laboratório de Leitura e Análise de Dados de Gravadores de Voo (LABDATA), colaboram para a explicação de acidentes aéreos (Brasil, 2024).

O Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER) não trabalha com "causa" de acidente, mas com fatores contribuintes. Uma "causa" se refere a um fator que se sobressai, que seja preponderante, e a investigação SIPAER não elege um fator como o principal, mas trabalha com uma série de fatores contribuintes que possuem o mesmo grau de influência para a culminância do acidente (Brasil, 2024).

O objetivo de um relatório final de investigação dos acidentes é justamente a proposição de ações recomendadas que colaborem para o incremento da segurança da aviação.

Não há um prazo legal determinado para a conclusão de uma investigação de acidente aeronáutico. A expectativa de término do processo de investigação e, consequentemente, de divulgação dos resultados que podem explicar à sociedade o que aconteceu com a aeronave acidentada é paradoxal à velocidade dos processos necessários. Cada acidente demanda ações específicas que podem incluir, por exemplo, desde testes de motores em fábricas localizadas fora do País, decodificação dos conteúdos de caixas-pretas, entrevistas com pessoas envolvidas e análise do histórico de manutenção de determinadas peças da aeronave.

O Anexo 13 da Convenção de Aviação Civil Internacional (CACI) normatiza que

os países não divulguem para o público as seguintes informações, a menos que as autoridades judiciais competentes do país assim determinem:

- a) as declarações tomadas pelas autoridades encarregadas da investigação;
- b) as comunicações entre as tripulações envolvidas;
- c) as informações de caráter médico ou pessoal dos envolvidos;
- d) as gravações das conversas dos pilotos e as transcrições delas; e
- e) as opiniões expressas na análise de informação, incluída a informação contida nos registradores de dados de voo e de voz (FAB, 2025).

O Anexo 13 da Convenção de Chicago explica essa recomendação: “se divulgadas, as informações mencionadas, incluindo aquelas prestadas voluntariamente pelas pessoas entrevistadas no curso da investigação de acidente aeronáutico, poderiam ser utilizadas fora do âmbito da prevenção” e complementa afirmando que “no futuro, tal conduta pode dificultar o trabalho dos investigadores de acidentes aeronáuticos. A falta de acesso a essa informação poderia criar obstáculo para a investigação e afetar seriamente a segurança de voo” (Brasil, 2024).

Moreno (2025) afirma que “como o Brasil é um país de dimensões continentais, a estrutura SIPAER inclui o CENIPA, localizado em Brasília-DF, e mais sete serviços regionais distribuídos como forma de dar ampla celeridade de acesso ao local do acidente”. Em cada uma

das regiões administrativas do Comando da Aeronáutica (Figura 6), há um Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA). Isso significa que há unidades sediadas nas cidades de Belém-PA, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, São Paulo-SP, Canoas-RS, Brasília-DF e Manaus-AM. A responsabilidade de investigação de um acidente aéreo cabe ao SERIPA responsável pela região onde ocorreu o acidente (Brasil, 2024).

Figura 6 – Mapeamento dos SERIPA



Fonte: Brasil (2024)

2.4 O Sistema de Comunicação Social da Aeronáutica

O Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER) é um órgão da Força Aérea Brasileira (FAB), responsável pelo Sistema de Comunicação Social da Aeronáutica (SISCOMSAE), que tem por missão “atuar nos diversos campos da comunicação social, regulando, estimulando e orientando ações que favoreçam a projeção e a preservação da imagem da FAB” (COMAER, 2025).

A “Assessoria de Imprensa”, como função da comunicação social no âmbito da Aeronáutica, encontra-se definida como a “atividade de relacionamento com os veículos de imprensa, atendendo suas solicitações e divulgando fatos e acontecimentos de interesse institucional à sociedade” (COMAER, 2025).

O CECOMSAER possui “uma estrutura de assessoria de imprensa que possibilita o processamento e análise de informações produzidas pela mídia e, ao mesmo tempo, a manutenção de permanente contato com os principais veículos de comunicação do país” (COMAER, Aviso Interno 3/GC3/2011).

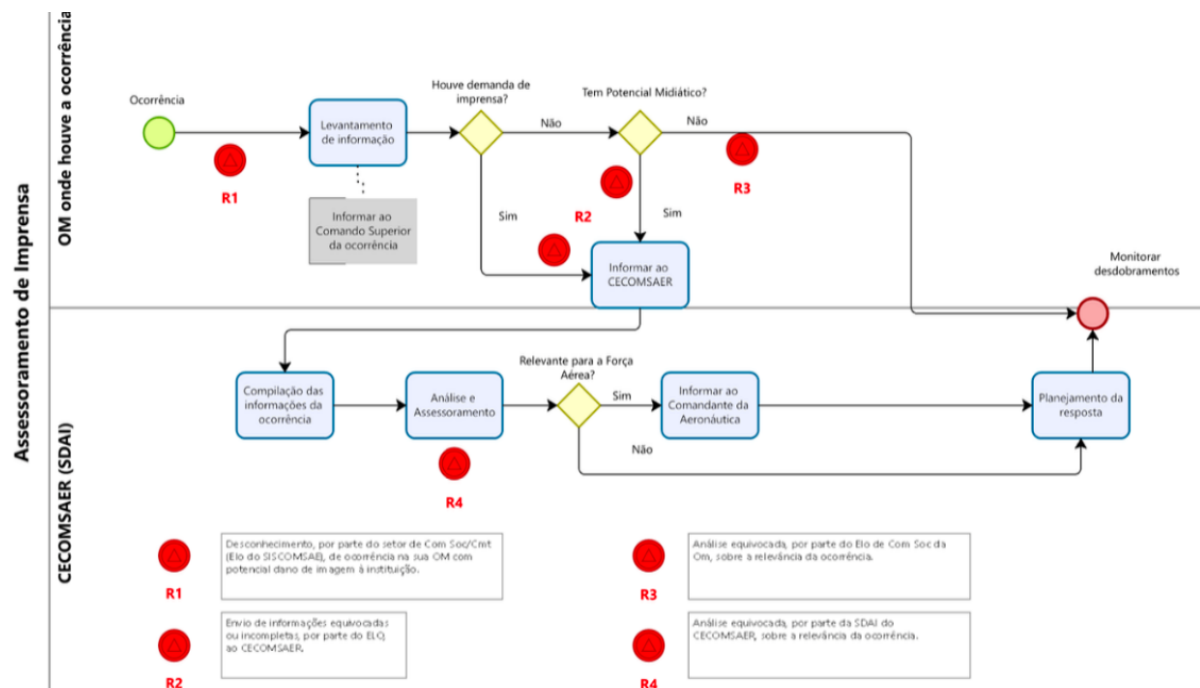
A Norma Sistemática do Comando da Aeronáutica (NSCA 3-13) informa que

a comunicação oficial das circunstâncias relativas à investigação de uma ocorrência aeronáutica, envolvendo aeronave civil, é prerrogativa do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER), devendo esta ser realizada em coordenação com o CENIPA (COMAER, 2025).

O relacionamento entre o sistema midiático e o sistema perito da aviação, diante de um acidente aeronáutico, ocorre sistematicamente por meio do Centro de Comunicação Social da Aeronáutica (CECOMSAER).

A Norma Sistemática do Comando da Aeronáutica NSCA 142-1 (2023) apresenta o fluxograma de assessoramento à imprensa (Figura 7).

Figura 7 – Processo de Assessoramento de Imprensa



Fonte: COMAER, 2023

Moreno (comunicação pessoal, 2025) atesta que o CECOMSAER possui “experiência, infraestrutura, pessoal capacitado e dedicado para o relacionamento com a mídia” e que toda essa estrutura apoia a equipe técnica do CENIPA nas várias fases de investigação de um acidente aeronáutico.

O autor esclarece que, diante da ocorrência de um acidente aeronáutico, o CECOMSAER vai até o local da tragédia e assume as demandas midiáticas, permitindo que os profissionais do CENIPA possam desempenhar seu papel técnico. O Chefe do CENIPA complementa que “o trato com a mídia é assunto de extrema sensibilidade e, justamente por isso, há protocolos para que todas as informações sejam transmitidas unicamente através do canal oficial do Comando da Aeronáutica, que é o CECOMSAER”.

O processo de comunicação de um acidente aeronáutico segue padrões estabelecidos internacionalmente, mas que são flexíveis em função da repercussão midiática da tragédia. Quando necessário, o CENIPA organiza para que haja um fluxo de informações a partir de entrevistas coletivas nos primeiros dias após o acidente. Passado esse período inicial, depois de 30 dias do acidente ocorre a divulgação do relatório preliminar, normalmente também em evento coletivo. Ainda há um terceiro momento de divulgação, que acontece quando o relatório final da investigação é publicado.

O autor explica que o processo de investigação é “sigiloso, mas conduzido de forma restrita aos investigadores, em respeito à sociedade, garantindo que dados não validados não sejam divulgados e evitem a sensação de insegurança”.

Portanto “o CENIPA está sempre de portas abertas para mostrar à sociedade, por meio da imprensa, a seriedade da sua missão de investigar com caráter não punitivo”, e que toda visita de equipes jornalísticas às dependências do CENIPA é possível e viabilizada sob coordenação do CECOMSAER.

2.5 O acidente aéreo e seus desdobramentos

Todo acidente aéreo é um evento traumático, que não envolve apenas aquelas pessoas que estão embarcadas. Explicar a complexidade desse fato que extrapola o cotidiano da sociedade é necessário para que a pesquisa seja compreendida no recorte e *corpus* que a delimitam.

A rotina de um voo, de forma geral, pode ser compreendida em três fases: o pré-voo, o voo em si e o pós-voo. Independentemente se nos referimos a um voo da aviação comercial com mais de 200 passageiros, um táxi aéreo com pouco mais de 5 pessoas a bordo, uma

instrução com instrutor e aluno ou um avião agrícola com apenas um piloto, todos eles terão as mesmas fases, com variações em função de suas naturezas e objetivos.

A fase que ocorre antes do voo envolve a emissão de um plano de voo, onde se declara de onde se pretende decolar, qual o destino, qual o aeroporto alternativo, quais equipamentos de comunicação e emergência estão embarcados e quantas pessoas estão a bordo, entre muitas outras informações de caráter operacional e técnico.

A última fase tem a maioria dos pontos em comum, já que o objetivo maior é deixar a aeronave em condições de cumprir seu próximo voo. Assim, podemos afirmar que as maiores diferenças estão justamente na fase do voo em si, seja pelas características do voo a ser realizado quanto pelas características das aeronaves envolvidas.

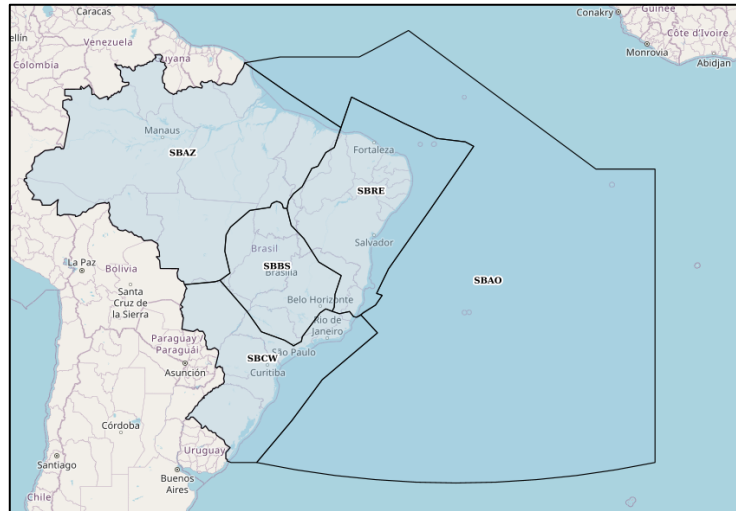
A fim de prover um exemplo didático, apoiado em casos reais, vamos considerar que um avião, com apenas um piloto e dois sanitaristas, decolou de Boa Vista-RR com destino a uma cidade do interior, em um trajeto de voo que duraria cerca de 2h30. Antes de chegar a seu destino, eles encontraram condições meteorológicas desfavoráveis e, na tentativa de escapar dessa situação indesejada, o avião chocou-se contra as árvores.

Em uma região pouco habitada, a realidade nos mostra que ninguém presenciou esse acidente. O tempo vai passar até chegar o horário do avião pousar no seu destino. Como isso não aconteceu, é a partir desse momento que algumas pessoas envolvidas com o voo podem começar a se sentir desconfortáveis. No entanto, considerando-se que o voo em questão ocorreu no norte do país, onde as comunicações são mais deficientes, a prática diz que eles irão esperar mais um tempo para começar a buscar por informações. Dentro de um cenário utópico ideal, ao primeiro sinal de atraso ou insegurança os órgãos da Força Aérea já deveriam ter sido avisados, porém nas pequenas cidades do interior muitas vezes nem há órgãos federais. Geralmente, os primeiros a serem avisados de um possível problema com o avião que deveria ter chegado são o Corpo de Bombeiros ou a Polícia Militar. O tempo passa rápido. As autoridades locais costumam conhecer os processos e então uma torre de controle de um aeroporto próximo é avisada. Daí em diante existem processos que aceleram a chegada da informação até os Centros de Coordenação de Salvamento Aeronáuticos (ARCC). Neste caso, o mais próximo é o ARCC Amazônico, localizado em Manaus.

Em consonância com os preceitos estabelecidos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), o Brasil é dividido em cinco Regiões de Informação de Voo (*Flight Information Region – FIR*). As Regiões de Busca e Salvamento (*Search and Rescue Region – SRR*) tem limites coincidentes (Figura 8) e, em cada uma delas, existe um ARCC responsável pela prestação do Serviço de Busca e Salvamento, localizados nas cidades de Manaus-AM,

Brasília-DF, Curitiba-PR em Recife-PE, sede dos ARCC Nordeste e ARCC Atlântico (Monteiro Júnior, 2023).

Figura 8 – Regiões de Busca e Salvamento



Fonte: DECEA (2025)

Ao ser acionado, o ARCC Amazônico agora tem uma lista de tarefas que devem ser cumpridas de forma rápida e eficiente. O primeiro passo é confirmar os informes que foram recebidos e tratá-los de forma que sejam considerados como informações validadas e reais. A seguir, será providenciado a visualização dos radares da região para tentar checar se o voo pode ser identificado. Uma área de busca será determinada e, pelo menos, um avião para executar a busca e um helicóptero, para estar pronto para o resgate, serão acionados e deslocados até próximo do local de pouso previsto do avião desaparecido.

Monteiro Júnior (2022) descreve como a função de Coordenador de Missão de Busca e Salvamento exige muitas decisões que

que, diante de um perigo, de um acidente, o ser humano naturalmente se afasta dele. Trabalhando com o Sistema de Busca e Salvamento, quando se percebe que alguém desapareceu em determinado lugar você faz de tudo para mandar as equipes exatamente para aquele local. É ilógico, é antinatural, mas é a única solução (Monteiro Júnior, 2022, p. 66).

São raros os casos em que tudo isso acontece no mesmo dia. Isso significa que, se a violência, intrínseca a um acidente aéreo, não vitimar seus ocupantes, agora eles terão que passar a primeira noite expostos, feridos ou não.

As próximas horas serão angustiantes para profissionais e sobreviventes. A equipe de coordenação planejará as primeiras ações. A lista é longa, inclui a logística de apoio para o avião e helicóptero que se deslocam, checagem de disponibilidade de leitos em hospitais, coordenação com a polícia responsável, acionamento do sistema de investigação de acidentes, conversas com familiares, responsáveis pelo planejamento do voo, com quem abasteceu o avião, com algum órgão de controle de tráfego aéreo, com pilotos que possam ter voado na região naquele horário, recuperação das imagens de satélites de meteorologia etc. Em uma situação ainda pior, estão as famílias com o sentimento de desespero.

O primeiro dia de buscas é o mais importante. As estatísticas apontam que as chances de sobrevivência diminuem muito após as primeiras 24 horas. Só que acidentes que acontecem influenciados por questões meteorológicas dificilmente conseguem estar à vista das aeronaves de busca logo no dia seguinte, já que as condições não melhoram tão rapidamente.

Por questões didáticas, vamos considerar o exemplo ocorrido com um avião de matrícula PT-KBA, acidentado em 2007 nessa mesma região, também com 3 pessoas a bordo. Esse acidente vitimou o piloto imediatamente na colisão com as árvores (Brasil, 2007).

Assim que uma aeronave é localizada, equipes de resgate são enviadas ao local. Quando se trata de uma região com acesso por veículos, as forças auxiliares, Corpo de Bombeiros e Polícia Militar, conseguem se deslocar e prestar o socorro aos sobreviventes, ao mesmo tempo em que protegem o local para o início do processo de investigação do acidente (Monteiro Júnior, 2023).

O fato de um acidente ocorrer próximo a um município não significa que haverá acesso por veículo. São nesses casos específicos que os helicópteros da Força Aérea são empregados, transportando até o local equipes de resgate que executarão os procedimentos de resgate das vítimas, descreve assim que

quando o acidente ocorre em ambientes urbanos é razoável que os recursos, pertencentes aos órgãos públicos tenham condições de acessar o local antes do que os recursos especializados da Força Aérea (Monteiro Júnior, 2023, p. 750).

Nos casos em que pessoas a bordo não conseguiram sobreviver ao desastre, a responsabilidade jurídica é da Polícia Civil com jurisdição sobre a região. A autoridade policial, previamente científica pelo Coordenador de Missão SAR sobre a possibilidade do evento, assumirá a responsabilidade pelo transporte e demais cuidados. Sobre o tema, complementa Monteiro Júnior (2022) que

em paralelo, o Coordenador SAR também está em contato com o delegado de polícia da região para que ele, através de sua autoridade, possa autorizar a movimentação e recuperação dos restos mortais daqueles que não sobreviveram ao impacto. Retirados os sobreviventes e as vítimas fatais da cena, o local então passa a ficar sob os cuidados da equipe de investigação do acidente aeronáutico (Monteiro Júnior, 2022, p.42).

No caso do acidente que adotamos como exemplo, um dos passageiros faleceu no 3º dia de buscas. O único sobrevivente foi avistado e resgatado apenas no 5º dia, com fratura no fêmur e em algumas costelas. Transportado para um hospital da capital de Roraima, sobreviveu. Seu amigo e o piloto tiveram os corpos removidos do local do acidente e entregues na cidade de origem, sob responsabilidade da polícia civil da região (Brasil, 2007).

A preservação do local é fundamental para a investigação do acidente aéreo. Uma equipe do Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA) de Manaus foi transportada até o local do acidente para coleta de informações que colaborassem com o processo de investigação. O relatório final da investigação foi publicado 6 anos após o acidente, dada a complexidade de análise dos dados de voo e acesso à aeronave acidentada (Brasil, 2007).

O processo de investigação conduzido pela autoridade policial trabalha baseado em evidências, em provas e tem por premissa eliminar especulações. O objetivo da investigação policial é identificar se há responsabilidades civis e criminais.

O relato deste caso pode ser considerado como simples diante de casos mais significativos que já ocorreram. A complexidade que envolve a localização de uma aeronave desaparecida é influenciada por diversos fatores, que incluem desde condições climáticas, características naturais do relevo, condições de mar, tamanho da aeronave, entre outras.

Radares de alta performance, equipamentos embarcados que enviam sinais para satélites em caso de problemas, sistema automatizados que permitem acompanhamento dos voos e sistemas de controle de tráfego aéreo que antecipam possíveis conflitos são apenas alguns dos exemplos de como países e empresas buscam se desenvolver por um sistema de aviação cada vez mais seguro.

2.6 O registro de acidentes aéreos midiáticos

A noticiabilidade dos acidentes aéreos sempre existiu. No entanto, como abordado ao longo do capítulo, os acidentes aéreos ganharam espaço na cobertura jornalística contemporânea, principalmente nos últimos 20 anos. Dentro deste contexto, é importante

pontuar os principais acidentes noticiados ao longo dos últimos anos e as notícias atreladas a elas, algumas conectadas de alguma forma com o conceito da desinformação.

O acidente com o voo Gol 1907, ocorrido em 29 de setembro de 2006, após o choque em voo com outra aeronave, vitimou 154 pessoas. A aeronave, que estava a uma altura de 37.000 pés (aproximadamente 11.000 metros), caiu se desfazendo e com muita energia. A sua localização foi rapidamente identificada, porém o trabalho de recuperação dos corpos só foi finalizado no dia 4 de outubro. Sem condições físicas de bloquear o acesso de quem não estava diretamente envolvido na recuperação dos destroços, notícias foram distribuídas questionando o desaparecimento de pertences pessoais das vítimas (Figura 9). O relatório final da investigação do acidente foi publicado pouco mais de 2 anos após a tragédia.

Figura 9 – Voo GOL1907



Fonte: Migalhas, 2007

O helicóptero, pilotado pelo próprio presidente da Avibras, desapareceu em 23 de janeiro de 2008 com sua esposa a bordo, depois de decolar de sua própria residência no litoral carioca com destino a São Jose dos Campos-SP. As buscas duraram mais de 30 dias, sem sucesso. Os restos da aeronave e os corpos foram encontrados por acaso em julho de 2009 (Figura 10).

Figura 10 – Acidente Avibras



Fonte: Terra (2009)

O voo Air France 447, acidentado em 1º de junho de 2009, no meio do Oceano Atlântico, vitimou 228 pessoas (Figura 11). Mais de 1.000 peças do avião foram recuperadas, além de 51 corpos, nos 26 dias de operação de busca. A investigação posterior localizou a fuselagem do avião apoiada no solo a mais de 4km de profundidade e mais 101 corpos foram encontrados e removidos. O relatório de investigação deste acidente foi divulgado pelo *Bureau d'Enquetes et d'Analysis* (BEA), escritório francês, somente em meados de 2012.

Figura 11 – Acidente Voo AF447



Fonte: Congresso em Foco (2009)

O voo Malaysia 370, que decolou de Kuala Lumpur em 8 de março de 2014, desapareceu enquanto sobrevoava o Golfo da Tailândia com 239 pessoas a bordo. O fato de que nenhuma peça dessa aeronave foi encontrada comprova a dificuldade de uma operação de busca, mesmo quando a aeronave desaparecida é de grande porte (Figura 12).

Figura 12 – Acidente voo MH370

Internacional

Um mês após retomada, buscas por avião que sumiu há 11 anos são suspensas

Colaboração para o UOL, em Belo Horizonte*
03/04/2025 15h57



Fonte: UOL (2025)

A equipe de futebol do clube Chapecoense foi praticamente dizimada em um acidente aéreo, ocorrido em 2016, quando a aeronave, que transportava 77 pessoas, esgotou o combustível pouco antes de conseguir chegar ao aeroporto em Rio Negro, Colômbia, e teve que fazer um pouso forçado (Figura 13). Apenas 6 pessoas a bordo sobreviveram.

Figura 13 – LaMia2933



Fonte: O GLOBO (2019)

O ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), Teori Zavascki, estava a bordo do avião com mais 4 pessoas acidentado em 19 de janeiro de 2017, próximo ao aeródromo de Paraty-RJ. O relatório da investigação do acidente, apontando os fatores contribuintes para sua ocorrência (Figura 14), foi divulgado em 22 de janeiro de 2018.

Figura 14 – Acidente Teori Zavascki



Fonte: UOL (2018)

O helicóptero que transportava Ricardo Boechat acidentou-se em 11 de fevereiro de 2019, no perímetro urbano da cidade de São Paulo-SP. A aeronave havia decolado de Campinas para a capital. O piloto e o jornalista faleceram na queda, evento que foi amplamente noticiado pela mídia, diante da perda de uma personalidade do meio jornalístico (Figura 15).

Figura 15 – Acidente Ricardo Boechat



Fonte: O GLOBO (2019)

Outra personalidade que perdeu a vida em um acidente aéreo foi a cantora Marília Mendonça (Figura 16). O avião que a transportava, com mais 4 pessoas, sofreu um acidente próximo a cidade de Caratinga-MG, quando se aproximava para pouso. A tragédia, ocorrida no dia 5 de novembro de 2021, só teve seu relatório de investigação concluído em maio de 2023.

Figura 16 – Acidente Marília Mendonça



Fonte: SBTNews (2021)

No município de Barcelos, localizado a 400km da cidade de Manaus-AM, 12 turistas de pesca e os 2 pilotos da aeronave, de matrícula PT-SOG da empresa Aero Taxi, perderam suas vidas quando a aeronave tentava o pouso no seu destino em 16 de setembro de 2023 (Figura

17). A proximidade com os recursos locais de apoio facilitou a chegada do atendimento médico, mas a violência do acidente não permitiu ter sobreviventes.

Figura 17 – Acidente Barcelos-AM



Fonte: G1 (2023)

O ano de 2024 foi marcado por alguns acidentes envolvendo múltiplas vítimas. O principal deles, a tragédia que vitimou as 62 pessoas do voo VOEPASS 2283 na cidade de Vinhedo, São Paulo, entrou para a história como o primeiro acidente da chamada aviação regular desde o evento com o voo da LATAM que saiu da pista de Congonhas, São Paulo-SP em 2007 ceifando a vida de 199 pessoas.

Em 22 de dezembro de 2024, outra tragédia aérea abalou a sociedade quando o avião de matrícula PR-NDN se acidentou logo após a decolagem da cidade de Canela-RS, vitimando 10 pessoas da mesma família (Figura 18).

Figura 18 – Acidente Gramado



Fonte: Correio do Povo (2024)

Todo acidente aéreo afeta a sociedade e altera sua percepção sobre segurança. Não se trata da quantidade de vítimas. Toda tragédia aeronáutica traumatiza a sociedade, assim como a desinformação impacta os sistemas peritos de aviação.

Capítulo 3 – O caso do voo VOEPASS 2283: noticiabilidade e análise

A pesquisa sobre as notícias publicadas foi conduzida com base em parâmetros definidos, utilizando a ferramenta de busca Google. O termo "VOEPASS" foi empregado como termo a ser pesquisado, delimitando-se a classificação como “notícias”.

De acordo com a proposta metodológica apresentada anteriormente neste trabalho, esta investigação foi caracterizada por seu perfil híbrido, com predominância da pesquisa qualitativa sobre a quantitativa. Dessa forma, a pesquisa compreende as limitações da ferramenta de pesquisa Google, mas também entende que tais restrições, em decorrência da personificação de conteúdo ou por qualquer outra orientação algorítmica, não alteram a amostra não-probabilística, que se apresenta suficiente para a investigação e validação dos dados coletados.

Para fins desta análise, considerou-se como “notícia” toda publicação identificada como conteúdo informativo jornalístico, mesmo quando republicada em múltiplos portais, desde que não idêntica.

A análise dos dados coletados nesta pesquisa busca compreender como os cibermeios atuaram na produção e distribuição de notícias sobre o acidente com o voo VOEPASS 2283. Para isso, os dados quantitativos e qualitativos foram confrontados com o referencial teórico, suplementados pelas entrevistas realizadas, permitindo uma reflexão crítica sobre mediacentrismo, dromocracia, qualidade da informação jornalística e o uso de fontes e peritos. Segundo Gil (2002), a triangulação de dados fortalece a confiabilidade da pesquisa ao cruzar diferentes abordagens metodológicas.

3.1 A cobertura midiática no dia do acidente

A pesquisa foi conduzida em dois períodos distintos, relacionados ao acidente com o voo VOEPASS 2283, ocorrido em 9 de agosto de 2024.

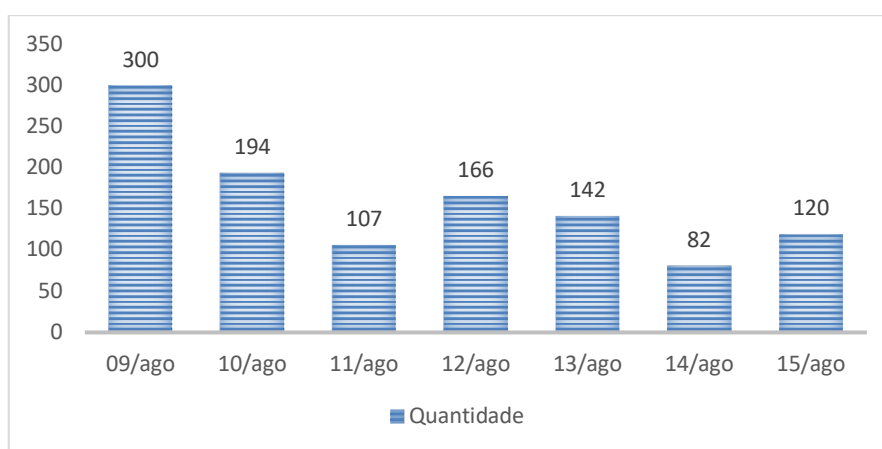
O primeiro período identifica a data do acidente e a evolução do volume de notícias nos 6 dias posteriores, ou seja, inclui do dia 9 ao dia 15 de agosto de 2024 (Tabela 1).

Tabela 1 – Quantidade de notícias publicadas no período

NOTÍCIAS PUBLICADAS INTERVALO 7 DIAS							
Data	09/ago.	10/ago.	11/ago.	12/ago.	13/ago.	14/ago.	15/ago.
Quantidade	300	194	107	166	142	82	120

Fonte: Elaborada pelo autor (2025)

O volume de notícias pode ser visualizado a partir do (Gráfico 2).

Gráfico 2 – Quantidade de notícias publicadas no período

Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O critério temporal de “9 de agosto de 2024” da pesquisa retornou com “aproximadamente 20.300 resultados” em um tempo de 0,19 segundos. Esse número representa o total de páginas indexadas pelo Google, incluindo não apenas notícias jornalísticas, mas também conteúdos duplicados, publicações não relacionadas diretamente ao evento e páginas de redes sociais registradas na plataforma, não refletindo a quantidade real de notícias publicadas sobre o acidente.

A pesquisa a respeito do dia 9 de agosto apresentou 300 notícias. Ressalta-se que o Google limita a quantidade de resultados, em função de alguns critérios, tais como: experiência do usuário, relevância, rastreamento e indexação, desempenho e intenção de busca (Quora, 2024).

A constatação de que foram publicadas ao menos 300 notícias no dia do acidente confirma a presença da característica da “instantaneidade” do ciberjornalismo.

O acidente com o voo VOEPASS 2283 ocorreu em uma área privada, especificamente dentro de um condomínio residencial, sem acesso público. Consequentemente, os veículos

mediáticos não tiveram acesso ao local do acidente e toda produção noticiosa acabou sendo conduzida a partir de imagens e declarações obtidas do lado de fora da propriedade.

As primeiras imagens e vídeos do acidente não foram produzidas e distribuídas pela mídia, mas por cidadãos que estavam próximos ao local onde o avião se acidentou, ratificando a ideia de Bradshaw (2014) que

neste contexto, não é suficiente falar apenas em “velocidade”. Imediatricidade seria uma melhor palavra a ser empregada. Esta é uma qualidade que se faz sentir em todas as notícias, em que os usuários podem agora ultrapassar o jornalista e a estória, chegar à testemunha, à cena; ao que está ocorrendo no momento (Bradshaw, 2014, p. 116).

A análise comparativa do tempo de reação da mídia com os demais tempos de reação da empresa aérea envolvida e dos órgãos oficiais aponta como cada setor possui ritmos diferentes de processamento de suas atribuições (Tabela 2).

Tabela 2 – Quadro de horários de divulgação de notícias no dia 09/ago./2024

NOTÍCIAS PUBLICADAS EM 09/AGO./24		
Hora	Emissor	Notícia
13h36	G1	Avião com 62 pessoas a bordo cai em Vinhedo e não há sobreviventes
14h21	VOEPASS	Nota 1
15h11	ANAC	Anac lamenta acidente ocorrido com a Voepass e acompanha atendimento aos familiares das vítimas
18h12	VOEPASS	Lista de passageiros e tripulantes
19h48	FAB	FAB inicia investigação sobre queda de aeronave em Vinhedo (SP)

Fonte: Elaborada pelo autor (2025)

O acidente com o voo VOEPASS 2283 ocorreu às 13h21 do dia 9 de agosto de 2024. A primeira notícia foi distribuída às 13h36. Ressalta-se que a nota oficial da empresa que confirmou a lista de passageiros e tripulantes só foi publicada às 18h12. A nota oficial do sistema perito da aviação, sob responsabilidade da Força Aérea, foi emitida às 19h48.

Moreno (comunicação pessoal, 2025) afirma que “a sociedade, através da mídia, quer respostas rápidas, e a investigação do acidente aeronáutico não tem respostas rápidas”.

O que se discute aqui é a questão da temporalidade. O jornalismo demanda por informações imediatamente após um acidente aéreo e gera um alto volume de notícias a respeito do tema. O sistema perito, por sua vez, possui um ritmo próprio para produzir respostas e, em seguida, deve seguir um protocolo específico para divulgação oficial dessas informações.

Nesse contexto, encontra-se a sociedade que, estimulada pelo tema de interesse e pela comoção social, gera mais ansiedade por novas informações, e volta a pressionar de forma tácita os veículos midiáticos.

O autor ainda explica que, em uma analogia sobre as dificuldades que um acidente aéreo apresenta, que produzir respostas “é como um quebra-cabeça de um milhão de peças, onde não existem figuras, nem pessoas para contar suas histórias e nem todas as peças. Assim, é um processo naturalmente demorado”.

A título de comparação, aplicando-se os mesmos parâmetros da pesquisa, o voo Air France 447, ocorrido em 1º de junho de 2009, registrou apenas 37 notícias no dia do acidente. No acidente com a cantora Marília Mendonça registrou-se, na data do acidente em 5 de novembro de 2021, um total de 300 notícias, situação que também pode ter sido restrita pelas limitações impostas pela plataforma Google.

A comparação sobre a quantidade de notícias publicadas entre esses dois acidentes de repercussão nacional, 37 e 300, respectivamente, aponta para uma grande diferença de cobertura ciberjornalística, a qual pode ter fundamento na própria adaptação do jornalismo aos recursos tecnológicos.

Ademais o autor afirma que, ao final do dia 9 de agosto, coordenou pessoalmente com as demais agências envolvidas e presentes na cena do acidente para que, “de forma transparente e respeitosa”, fosse organizada uma entrevista coletiva com a mídia a cada 12 horas, com o objetivo de compartilhar o andamento do processo. Essa decisão, que não é preconizada pelas normas internacionais e nem prevista nas normas próprias da Força Aérea Brasileira, demonstra a compreensão do sistema perito com a carência da sociedade por mais informações, ao mesmo tempo que colabora com a produção de notícias com bases em dados validados.

3.2 Distribuição das notícias no tempo: a análise quantitativa

Primeiro Período

O primeiro período de análise, que incluiu a data do acidente e espaço temporal compreendido entre os dias 10 e 15 de agosto, apresenta uma quantidade de notícias, cuja distribuição não pode ser classificada como um declínio gradual homogêneo.

Considera-se possível que a distribuição noticiosa possa ter sido influenciada pela ocorrência de alguns fatos, tais como a retirada dos corpos das vítimas, a recuperação da caixa-preta e o início da investigação policial.

Além da contagem diária, também foi realizada a identificação dos cibermeios que mais produziram conteúdos sobre o acidente dentro desse período de 7 dias. O levantamento permitiu observar o volume de publicações por veículo, conforme exposto anteriormente, que apresenta a distribuição das notícias entre os principais portais de informação que cobriram o evento.

A categorização das publicações por cibermeio possibilita visualizar quais veículos tiveram maior presença na cobertura do acidente e como essa produção variou ao longo dos dias analisados (Tabela 3).

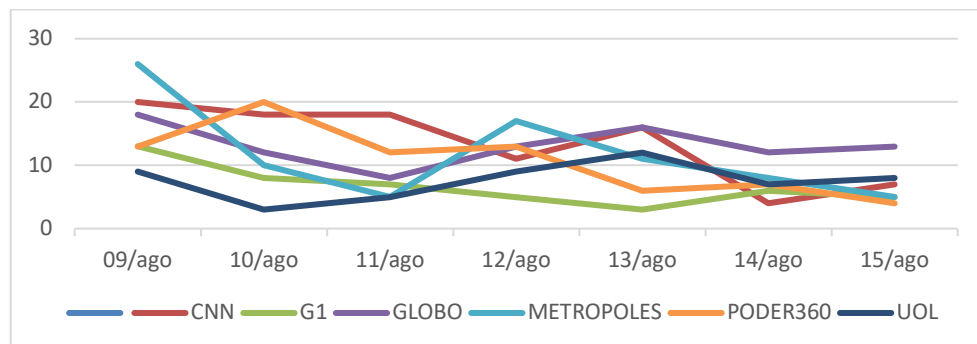
Tabela 3 – Notícias distribuídas por cibermeio

NOTÍCIAS PUBLICADAS POR CIBERMEIOS							
Data	09/ago.	10/ago.	11/ago.	12/ago.	13/ago.	14/ago.	15/ago.
CNN	20	18	18	11	16	4	7
G1	13	8	7	5	3	6	5
GLOBO	18	12	8	13	16	12	13
METROPOLES	26	10	5	17	11	8	5
PODER360	13	20	12	13	6	7	4
UOL	9	3	5	9	12	7	8

Fonte: Elaborada pelo autor (2025)

Ao identificarmos os 6 cibermeios que mais noticiaram na data do acidente (Gráfico 3), nota-se que não se destacam as mídias especializadas em aviação, as quais poderiam contribuir para o aumento da qualidade técnica das informações divulgadas. Há que se considerar, como limitação metodológica, a possibilidade de que o resultado possa ter sido influenciado pela ação algorítmica da ferramenta de busca utilizada, como explicado anteriormente.

Gráfico 3 – Quantidade de notícias por cibermeio



Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

A análise dos veículos que mais noticiaram no dia do acidente evidencia a predominância de grandes portais, como CNN Brasil e Globo, que publicaram 94 e 92 notícias, respectivamente.

Ao longo deste primeiro período, a Força Aérea Brasileira publicou, (Tabela 4) em seu portal três notícias e uma nota oficial.

Tabela 4 – Notícias distribuídas pela FAB

INFORMAÇÕES DISTRIBUÍDAS PELA FORÇA AÉREA BRASILEIRA		
09 ago.	19h48	FAB inicia investigação sobre queda de aeronave em Vinhedo/SP (Brasil 2024a).
12 ago.	16h28	FAB realiza investigação e coleta de dados da queda da aeronave em Vinhedo/SP (Brasil 2024b).
13 ago.	12h57	CENIPA extrai com êxito dados dos gravadores de voo da aeronave PS-VPB (Brasil 2024c).
14 ago.	23h46	Acidente aeronáutico envolvendo a aeronave de matrícula PS-VPB em Vinhedo/SP (Brasil 2024d).

Fonte: Elaborada pelo autor (2025)

No mesmo intervalo de tempo considerado, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) publicou (Tabela 5) quatro notícias em seu portal, sendo duas no dia 9, uma no dia 10 e outra no dia 14 de agosto de 2024.

Tabela 5 – Notícias distribuídas pela ANAC

INFORMAÇÕES DISTRIBUÍDAS PELA AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL		
09 ago.	15h11	Anac lamenta acidente ocorrido com a Voepass e acompanha atendimento aos familiares das vítimas
09 ago.	17h54	Aeronave e tripulantes estavam aptos a operar e com documentação em dia
10 ago.	13h52	Anac alerta imprensa sobre entrevistas com porta-vozes não oficiais
14 ago.	9h48	Anac divulga informações sobre o acidente com a aeronave da Voepass em Vinhedo (SP)

Fonte: Elaborada pelo autor (2025)

Segundo Período

Ao longo do mês de agosto de 2024, constatou-se que não houve aumento expressivo no número de notícias distribuídas. A média diária estabilizou-se em 10 notícias até o dia 5 de setembro de 2024.

O segundo período de observação incluiu a divulgação do relatório preliminar da investigação do acidente, que representou um novo marco na cobertura midiática do caso.

O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) apresentou, às 19h do dia 6 de setembro de 2024, os primeiros dados factuais sobre a apuração do acidente, em coletiva de imprensa e, posteriormente, publicou o documento (Figura 19). A divulgação da notícia na plataforma da Força Aérea Brasileira gerou uma nova repercussão de publicações.

Figura 19 – Notícia publicada no portal oficial da FAB



Fonte: FAB (2024)

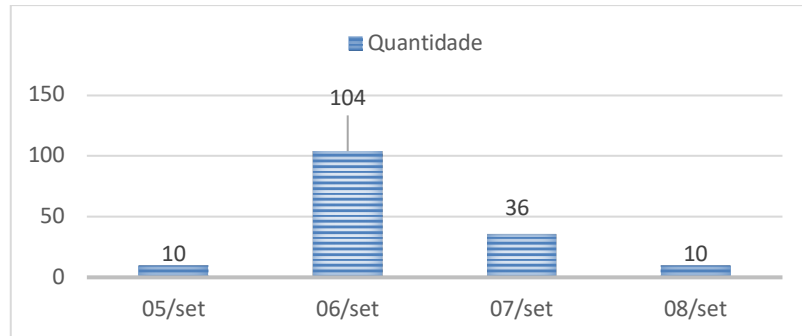
Uma segunda coleta de dados quantitativos, sob os mesmos parâmetros anteriores, foi conduzida para mapear a repercussão dessa notícia e verificar se a cobertura jornalística havia sido retomada, abrangendo o período de 5 a 8 de setembro de 2024 (Tabela 6).

Tabela 6 – Notícias distribuídas por cibermeio

NOTÍCIAS PUBLICADAS INTERVALO 4 DIAS				
Data	05/set.	06/set.	07/set.	08/set.
Quantidade	10	104	36	10

Fonte: Elaborada pelo autor (2025)

Os resultados mostram um acréscimo expressivo no dia **6 de setembro**, com **104** notícias publicadas, seguido por uma queda nos dias subsequentes (Gráfico 4).

Gráfico 4 – Quantidade de notícias publicadas no segundo período

Fonte: Elaborado pelo autor (2025)

O dia seguinte à publicação do relatório preliminar, 7 de setembro de 2024, caracterizou-se pelo decréscimo no volume de notícias para 36 e, no dia seguinte, novamente para apenas 10 notícias publicadas, retornando o padrão previamente normalizado.

A análise quantitativa permite identificar dois dias de alto volume de cobertura ciberjornalística do acidente com o voo VOEPASS 2283: a data do acidente e a data da divulgação do relatório preliminar de investigação.

No cenário caótico, característico de um acidente aéreo, a cobertura jornalística desempenha um papel crítico em informar o público, ao mesmo tempo em que participa do processo de formação de opinião sobre o tema.

3.3 Análise qualitativa sobre os períodos noticiosos

Passado o tumulto provocado pela tragédia do dia do acidente, a cobertura ciberjornalística concentra-se nos fatos essenciais: número de vítimas, causas iniciais e resposta das autoridades. Com o passar do tempo e a ausência de informações técnicas consolidadas, o espaço noticioso é preenchido por elementos narrativos com forte apelo emocional ou especulativo.

E essa não é a primeira vez que esse ritmo jornalístico é estabelecido.

O acidente com o voo TAM 402 ocorreu em 31 de outubro de 1996, após decolar do aeroporto de Congonhas, São Paulo (Figura 20). A tragédia vitimou 96 pessoas a bordo e mais 3 pessoas no solo.

Figura 20 – Acidente TAM402

ASAS

AVIAÇÃO MILITAR

AVIAÇÃO CIVIL

ARTE & CULTURA -

ESPAÇO

HISTÓRIA

ASSINE ASAS

AVIAÇÃO COMERCIAL & PRIVADA

TAM 402: os 25 anos da tragédia que mudou a aviação brasileira

31 de outubro de 2021 07:05 Humberto Leite 8 minutos de leitura

Fonte: Asas (2021)

O jornalista Marcelo Leite (1996) escreveu em sua coluna do jornal Folha de S. Paulo que

no meio do tumulto, começou a frenética e cativante busca das "causas". Qualquer migalha de informação, mesmo mal apurada e sem confirmação, corre o risco de virar manchete, numa situação dessas. O jogo se resume a ter uma novidade para fornecer a cada dia, enquanto o caso durar (Leite, 1996, p. 1).

A análise qualitativa das notícias publicadas nos períodos da pesquisa, ratificou o pensamento de Leite (1996) sobre a prática jornalística de “ter uma novidade para fornecer a cada dia”.

No período compreendido entre os dias 9 e 15 de agosto de 2024, essa busca classificada como “frenética” por Leite (1996), traduziu-se em 731 notícias jornalísticas publicadas, considerando-se os parâmetros estabelecidos na metodologia da pesquisa. Soma-se a essas notícias, todas as imagens, vídeos, testemunhos, opiniões e entrevistas disponíveis, produzidas e distribuídas por influenciadores, cidadãos jornalistas e “especialistas”, muitos eleitos pela própria mídia, que reforçaram o conceito de que foi criada uma bolha informacional ao redor do tema.

A dispersão do conteúdo noticiado demonstra que mais de 20 cibermeios utilizaram modelos replicados, onde notícias se multiplicaram sem aprofundamento ou verificação adicional (Canavilhas, 2014). Soley (1992, p.21, tradução nossa) ratifica a ideia de que a mídia, muitas vezes, opta por reproduzir a mesma informação sem um processo adequado de validação.

No que diz respeito ao conteúdo das notícias, identifica-se que os veículos midiáticos se organizaram para continuar distribuindo um fluxo de notícias (Tabela 7), a partir de conteúdos

que prendiam a atenção da sociedade e, consequentemente, o consumo das informações que, de alguma forma, se conectava com o acidente.

Tabela 7 – Diversidade de enfoques da notícia

DIVERSIDADE DE ENFOQUES DA NOTÍCIA		
09 ago.	CAMPO GRANDE NEWS	Filho de sócio do Grupo Bigolin não conseguiu embarcar
09 ago.	G1	Veja lista de quem estava no avião que saiu de Cascavel e caiu em Vinhedo
09 ago.	CNN	Voepass deixa de fazer rota de voo de avião que caiu em Vinhedo
10 ago.	AGÊNCIA BRASIL	Entre os mortos em Vinhedo, ao menos quatro tinham dupla cidadania
10 ago.	CNN	Conheça passageiros que não embarcaram no avião da Voepass que caiu em Vinhedo
10 ago.	PODER 360	Piloto diz haver pressão para trabalho excessivo na Voepass.
10 ago.	CNN	Nove passageiros do voo que caiu em Vinhedo trabalhavam para a mesma empresa
10 ago.	G1	'Morreram 58 passageiros e eu seria o número 59', diz veterinário que se atrasou por 2 minutos e não conseguiu embarcar em avião que caiu em Vinhedo
10 ago.	CARAS	Vidente revela o que aconteceu com as vítimas antes e após o acidente aéreo da Voepass
11 ago.	CNN	Avião da Voepass que caiu em Vinhedo recebeu o nome de "Maritaca"
11 ago.	ISTOÉ	VoePass confirma cachorro a bordo de avião que caiu em Vinhedo
13 ago.	CNN	Acúmulo de gelo fez ATR perder controle durante voo na Bahia em 2013
14 ago.	JORNAL OPÇÃO	Mortos na queda de avião da VoePass não sentiram dor, diz legista
15 ago.	AEROIN	Após matéria da Globo, Sindicato dos Aeronautas pede ao Cenipa sigilo na investigação do acidente da Voepass

Fonte: Elaborada pelo autor (2025)

Observa-se que a maioria das matérias não aprofundou os detalhes técnicos do relatório. Essa abordagem superficial corrobora o conceito de "jornalismo de declarações" (Gomes, 2009), onde as notícias se limitam a reproduzir trechos de documentos oficiais sem análise crítica.

A publicação do relatório preliminar pela FAB, que marca o segundo fluxo de notícias publicadas, trouxe à tona informações técnicas que reforçaram o interesse da mídia na cobertura do acidente, ainda que o volume de publicações tenha reduzido rapidamente após o dia da divulgação. A análise desse comportamento permite identificar como ocorre a cobertura midiática após a divulgação de dados oficiais.

Ao comparar os dois momentos de alta cobertura jornalística, sendo o primeiro o momento composto pelos dias que se seguiram ao acidente e o segundo momento os dias que

cercaram a data da divulgação do relatório preliminar, percebe-se uma mudança na estrutura narrativa.

A análise, exclusivamente, do material jornalístico publicado, evidencia uma transição significativa ao longo dos dias, do enfoque na relevância pública para uma lógica de espetacularização da tragédia. As notícias que buscavam o número de vítimas, causas do acidente e declarações oficiais, conforme o fluxo de informações técnicas diminuiu, abriram espaço para notícias com maior apelo emocional e narrativo.

Esse fenômeno reforça o mediacentrismo (McLuhan, 1974), onde os cibermeios priorizaram informações mais atrativas à audiência, em detrimento de uma abordagem mais analítica.

A análise de todo material coletado aponta para um ciberespaço, que um dia foi considerado “refúgio da sociedade” (Curtis, 2016), como um campo informacional sob disputa entre o ciberjornalismo e todos os demais cidadãos que, independente de rótulos e conexões, se dispõem a abordar um tema complexo a partir de uma análise rasa e especulativa, contribuindo com a desinformação.

Manchetes que anunciaram que alguém “não embarcou” em um voo, ou que algumas das vítimas tinham “dupla cidadania”, ou mesmo que a empresa “deixou de fazer a mesma rota” após o acidente são exemplos de informações que podem atrair a curiosidade, e consequentemente acessos às plataformas que as divulgam, por mais que sejam irrelevantes para o esclarecimento do acidente aéreo.

Gomes (2009, p. 15-29) afirma que “notícias são textos dotados de sentido que, por sua vez, falam de fatos” e produzidas a partir de um acordo tácito, entre consumidores e jornalistas, que “finda por estabelecer o limite entre o que existe e é digno de menção e o que não existe ou não merece atenção”.

Abrir espaço na mídia para manchetes como “piloto diz haver pressão no trabalho”, “vidente revela o que aconteceu...” ou “mortos na queda de avião não sentiram dor” sem que haja qualquer documento ou recurso que valide tais informações, ratifica o a afirmação de Soley (1992, p. 21, tradução nossa) de que a mídia, muitas vezes, opta por reproduzir a informação, sem um processo de validação.

Questionar as causas de um acidente aéreo logo após a tragédia demonstra o desconhecimento das boas práticas internacionais de investigação de acidentes aéreos. A situação evidencia a distância que existe atualmente entre o sistema midiático e o sistema perito de aviação.

Moreno (comunicação pessoal, 2025) descreveu o processo de aproximação, conduzido ao longo dos últimos 3 anos, com os veículos midiáticos tradicionais e influenciadores do meio da aviação com o objetivo de esclarecer o processo de investigação dos acidentes aéreos e, principalmente, as limitações normativas e temporais, características do trabalho conduzido pelo CENIPA.

Mesmo assim, a reflexão compartilhada por Leite (1996, p.1) de que “qualquer migalha de informação, mesmo mal apurada e sem confirmação, corre o risco de virar manchete” reverbera diante de todo acidente aéreo e contribui para a espetacularização da tragédia.

Debord (1997, p. 14) afirma que “o espetáculo não é um conjunto de imagens, mas uma relação social entre pessoas, mediada por imagens”. Ao transformar acontecimentos em narrativas visuais e afetivas, a mídia não apenas informa, mas constrói representações que moldam a percepção pública. Nesse contexto, o jornalismo deixa de priorizar a compreensão profunda dos fatos e passa a operar segundo a lógica da atenção, mobilizando elementos simbólicos e emocionais que garantam engajamento imediato.

A pesquisa sobre as notícias e fatos relacionados ao acidente com o voo VOEPASS 2283 ressaltou três situações específicas, que mereceram uma análise diferenciada e especial, as quais passam a ser apresentadas nos próximos intertítulos.

3.4 A indefinição sobre o número de vítimas

A primeira questão determinante para a escolha do acidente com o voo VOEPASS 2283 está relacionada às notícias publicadas a respeito do número de vítimas. O acidente ocorreu às 13h21 do dia 9 de agosto, com 62 pessoas.

O G1 publicou, às 13h36, a primeira notícia (Figura 21) relacionada ao acidente sob o título “Avião com 62 pessoas a bordo cai em Vinhedo e não há sobreviventes”.

Figura 21 – Notícia G1 13h36



Fonte: G1 (2024)

A empresa VOEPASS publicou uma nota oficial com o número correto de pessoas a bordo às 14h21 (Figura 22). A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) divulgou, às 15h11, uma nota oficial lamentando o acidente, mas sem confirmar o número de pessoas a bordo do voo acidentado.

Figura 22 – Nota oficial VOEPASS



Fonte: VOEPASS (2024)

O G1, às 14h43, publicou (Figura 23) uma nova informação: “Avião que caiu em Vinhedo, SP, tinha 61 pessoas a bordo”.

Figura 23 – Notícia G1 14h43



Fonte: G1 (2024)

As contradições divulgadas ao longo das primeiras horas após o acidente apresentadas na (Tabela 8).

Tabela 8 – Número informado de vítimas

TIMELINE AO LONGO DO DIA 09/AGO./24									
	13h21	13h36	13h50	14h21	14h43	15h11	16h54	17h40	18h30
ACIDENTE									
ANAC						?			
CNN			62				61		
G1		62			61				
VOEPASS				62					
UOL								61	61

Fonte: Elaborada pelo autor (2025)

A análise desse caso ressalta a presença do imediatismo na distribuição da notícia e expõe uma “desinformação”, aparentemente, causada por erro no processamento da informação que não foi validada antes de ser distribuída.

Apenas 1h após o acidente, às 14h21, a empresa aérea publicou uma nota esclarecedora com o número correto de pessoas a bordo. Mesmo com a informação correta disponível, muitos veículos midiáticos seguiram distribuindo notícias com dados incorretos.

Ramonet (1999, p. 74) explica que o termo “jornalista” tem origem etimológica como “analista de um dia”, ou seja, de alguém que tinha um dia inteiro para analisar tudo que havia ocorrido. No entanto, “a instantaneidade tornou-se o ritmo normal da informação. Portanto, um jornalista deveria chamar-se um ‘instantaneísta’, ou um ‘imediatista’”.

Soley (1992, p. 21, tradução nossa) alerta sobre a necessidade de verificação da informação no processo de distribuição da notícia atestando que a mídia, muitas vezes, opta por reproduzir a mesma informação sem validação.

Essa incoerência pode ser explicada pela falta de verificação adequada das fontes primárias, um problema comum no ciberjornalismo (Bradshaw, 2014), onde a urgência pela publicação frequentemente supera o compromisso com a precisão.

A CNN e o G1 publicaram a informação correta de 62 vítimas e, mesmo depois da nota oficial da VOEPASS, ambas divulgaram notícias atestando apenas 61 pessoas a bordo. Não há registro de que algum veículo de comunicação tenha justificado ou explicado os motivos da divulgação errônea do número de vítimas.

Bradshaw (2014) afirma que a digitalização e convergência perturbam o ritmo da linha de produção. A consequência foi uma confusão generalizada entre a empresa e os órgãos de controle do espaço aéreo, na tentativa de identificar um possível erro no registro de passageiros, além do desconforto gerado aos familiares da 62ª vítima, até que a confirmação fosse feita.

O contexto contraria Gomes (2009, p. 12) que entende que a notícia deveria ser verdadeira “por causa da obrigação da veracidade e das circunstâncias sociais, provenientes do contrato que ata jornalismo e consumidores de notícia”.

3.5 Fontes oficiais e peritos

A segunda questão que nos levou a escolher o acidente com o voo VOEPASS 2283 como objeto de pesquisa ocorreu no dia 11 de agosto, dois dias após o acidente, quando o portal UOL (2024) publicou às 17h06 a notícia “Foi gelo nas asas, diz Ministro da Defesa sobre tragédia da Voepass” (Figura 24).

Figura 24 – Notícia UOL



Fonte: UOL (2024)

O portal Carta Capital publicou, às 18h12, pouco mais de 1h da primeira notícia, que: “Ministro da Defesa recua após afirmar que ‘gelo nas asas’ teria causado acidente aéreo”, como mostra a imagem (Figura 25).

Figura 25 – Notícia Carta Capital



Fonte: Carta Capital (2024)

Embora o próprio Ministro tenha recuado sobre sua declaração, mais notícias foram publicadas com base nos dados publicados inicialmente. Como exemplo, apresentamos o caso do portal IG (Figura 26), que publicou às 19h54 a notícia “Ministro diz que foi o gelo na asa que fez avião cair” e depois a atualizou às 22h04 ratificando a informação.

Figura 26 – Notícia IG



Fonte: IG (2024)

A declaração, proferida ainda no auge dos acontecimentos, quando se conhecia muito pouco sobre as reais condições que o acidente havia ocorrido, foi acolhida integralmente pela mídia, que a divulgou amplamente.

Outras matérias especulativas surgiram, assumindo a possibilidade mencionada pelo Ministro da Defesa como causa do acidente. Como exemplo, podemos citar a notícia (Figura 27) divulgada pela CNN com o título: “Acúmulo de gelo fez ATR perder controle durante voo na Bahia em 2013”, como mostra a imagem a seguir.

Figura 27 – Notícia CNN



Fonte: IG (2024)

A escolha das fontes é uma ação que pode ser determinante para a conexão necessária entre fato e notícia. Diante de situações de crise, como os acidentes aéreos, é comum que as fontes extrapolem suas falas e comprometam a veracidade dos fatos.

O helicóptero que transportava o jornalista Ricardo Boechat acidentou-se em 11 de fevereiro de 2019, na cidade de São Paulo-SP. O portal G1 (2019) publicou que “Testemunha diz à polícia que viu passageiro pular do helicóptero na Rodovia Anhanguera” (Figura 28).

Figura 28 – Relato de testemunha



Fonte: G1 (2019)

A escolha da fonte, baseada na proximidade do evento e sem um processo adequado de verificação dos fatos, resultou em uma notícia que foi posteriormente classificada como absurda.

Ramonet (1999, p. 74) afirma que o jornalista “não tem tempo de filtrar, de verificar, de comparar, porque, se perder muito tempo para fazê-lo, outros colegas tratarão do assunto antes dele e sua hierarquia não o perdoará.”

O critério de proximidade geográfica apresentado por Gans (2024, p. 124, tradução nossa) se fortalece e influencia diretamente a escolha das fontes em casos de acidentes aéreos. As primeiras notícias sobre o acidente envolvendo a cantora Marília Mendonça, em 2021, afirmavam que a cantora havia sobrevivido (Figura 29), citando como fonte a própria assessoria de imprensa da artista. A questão gerou grande repercussão e levou a assessoria a se manifestar novamente, alegando que a informação havia sido obtida de “fontes confiáveis” (Campos, 2021).

Figura 29 – Marília Mendonça sobreviveu



Fonte: CNN (2021)

O fato de uma autoridade conceder uma entrevista e ser citada como fonte de uma informação que não corresponde à realidade de um acidente aéreo não é inédito. Em 2 de junho de 2009, o Ministro Nelson Jobim, Ministro da Defesa na época, afirmou (Figura 30) que os primeiros destroços do acidente com o voo Air France 447 haviam sido localizados, tratando-se de uma peça de madeira.

Figura 30 – Destroços AF447



Fonte: Gazeta do Povo (2009)

A informação foi desmentida no dia seguinte pela agência Reuters e republicada no portal O Globo (Figura 31), após declaração da Força Aérea Brasileira, responsável pela Operação de Busca e Salvamento.

Figura 31 – Destroços não são do AF447



Fonte: O Globo (2009)

O Ministro da Defesa é responsável pela direção das Forças Armadas e pertence ao quadro de funcionários do Governo Federal, logo, deve ser considerado como uma fonte oficial. No entanto, tal cargo não significa que ele detenha alguma perícia no sistema de aviação nacional.

A declaração do Ministro da Defesa de que o acidente com o voo VOEPASS 2283 ocorreu por formação do gelo provoca questionamentos que incluem a capacidade técnica dos aviões de voar em condições meteorológicas desfavoráveis e, consequentemente, colocam em dúvida a segurança da aviação.

Moreno (comunicação pessoal, 2025) afirma que o CENIPA adota uma postura de combater a desinformação relacionada aos acidentes, tais como “causas precipitadas como formação de gelo” a partir de esclarecimentos publicados em notas oficiais, sob coordenação do CECOMSAER.

A aeronave ATR72 é fabricada a partir de um acordo firmado entre a Airbus¹² e a Leonardo SpA¹³. São mais de 1.200 unidades, contabilizando todas suas versões, operados por diversos países da Europa, onde as condições de gelo são consideravelmente comuns em determinadas épocas do ano (ATR, 2025).

A cobertura midiática do acidente VOEPASS 2283 foi baseada, em sua maioria, em “especialistas” ligados à aviação comercial, enquanto a fonte oficial de informações sobre o

¹² Airbus é uma empresa aeroespacial europeia, fundada em 1970. <https://www.airbus.com/en>

¹³ Leonardo SpA é uma empresa de desenvolvimento de capacidades tecnológicas na indústria aeroespacial. <https://www.leonardo.com/en/>

acidente não foi acionada. Essa escolha reforça o conceito de "fontes dominantes" (Gans, 2004, tradução nossa), onde a agenda da imprensa é moldada por atores institucionais, resultando em enquadramentos que favorecem determinadas narrativas.

O método adotado pela mídia na escolha de “especialistas” comprova as ideias de Gans (2004, p. 116, tradução nossa) que afirma que, “diante da premência do tempo e de poucos recursos humanos, os jornalistas recorrem a um pequeno número de fontes regulares que já colaboraram no passado ao invés de buscarem novas opções”.

A Força Aérea Brasileira (FAB), em 7 de julho de 2023, localizou um avião que estava desaparecido há 5 dias no interior do estado do Paraná. A informação foi transmitida pelo helicóptero de resgate ao Subcentro de Salvamento da FAB. Próximo ao local onde a informação foi recebida estavam representantes do Corpo de Bombeiros do Paraná. A notícia publicada pelo G1 (Figura 32) comprova que não houve nenhum processo de validação da informação coletada junto a fonte escolhida.

Figura 32 – Relógio do piloto



Fonte: G1 (2023)

A informação de que o sucesso da localização do avião desaparecido foi em função do relógio que o piloto usava surgiu da declaração de um representante do Corpo de Bombeiros do estado do Paraná, eleito pela mídia local como fonte.

Uma Operação de Busca e Salvamento Aeronáutica, em razão de normatização internacional, obrigatoriamente é coordenada por um Centro de Coordenação de Salvamento. No Brasil, os cinco Centros existentes pertencem à Força Aérea Brasileira. O Corpo de Bombeiros, por se tratar de uma força auxiliar, é empregado eventualmente em algumas operações, em apoio às forças federais.

Por tanto, os representantes dos órgãos estaduais não são os responsáveis pela coordenação de missões de busca e de salvamento a aeronaves acidentadas.

A mídia escolheu e oficializou uma fonte que não tinha conhecimento especializado sobre a operação que estava sendo conduzida. Essa notícia foi redistribuída por diversos outros veículos midiáticos, sem validação ou confirmação junto ao sistema perito da aviação. Nenhuma nota oficial foi emitida pela Força Aérea Brasileira.

A pesquisa sobre o acidente com o voo VOEPASS 2283 apresentou outros exemplos de notícias publicadas com base na declaração de fontes, sem processo de validação.

A JPNews (2024) noticiou que “Avião que caiu em Vinhedo perdeu 4 mil metros de altitude em 1 minuto”, uma informação que só se pode verificar a partir dos dados extraídos das caixas pretas, cujas informações serão de domínio público apenas com a divulgação do relatório final de investigação.

O Jornal Opção (2024) publicou que “Mortos na queda de avião da VOEPASS não sentiram dor, diz legista”, uma afirmação que não há meios de se comprovar, já que todos a bordo faleceram e não há estatísticas que amparem a informação, principalmente considerando-se a individualidade do ser humano.

A plataforma Metrôpoles (2024) divulgou que “advogados de famílias criticam plano de voo em zona de gelo”, validando uma competência técnica de julgar a adequação de um plano de voo à profissionais da área do Direito.

Os exemplos acima comprovam a análise de que a mídia, com o transcorrer dos dias após o acidente, e sem nenhuma novidade técnica, assumiu um enfoque de espetacularização da tragédia.

Ramonet (1999, p. 62) questiona abertamente sobre “o que é verdadeiro e o que é falso?” e explica que, se a mídia disser que alguma coisa é verdadeira, “isto se impõe como verdade... mesmo que seja falso”. O consumidor de notícias, que não possui outros critérios de avaliação e não tem experiência concreta do acontecimento, só pode orientar-se confrontando os diferentes meios de comunicação uns com os outros. Porém, “se todos dizem a mesma coisa, é obrigado a admitir que é a versão correta dos fatos, a notícia ‘verdade oficial’.”

3.6 O sensacionalismo ultrapassa a notícia

A Força Aérea Brasileira (FAB) publicou, no dia 13 de agosto de 2024, uma nota oficial esclarecendo sobre o processo de investigação do acidente com o voo VOEPASS 2283 e confirmando que os gravadores de voz e dados, também conhecidos como “caixas-pretas”, foram retirados com sucesso dois dias antes e já estavam sob análise nas dependências do CENIPA.

O G1 publicou, às 20h01 do dia 14 de agosto de 2024, uma notícia (Figura 33) informando que a TV Globo havia obtido acesso exclusivo ao conteúdo das caixas-pretas.

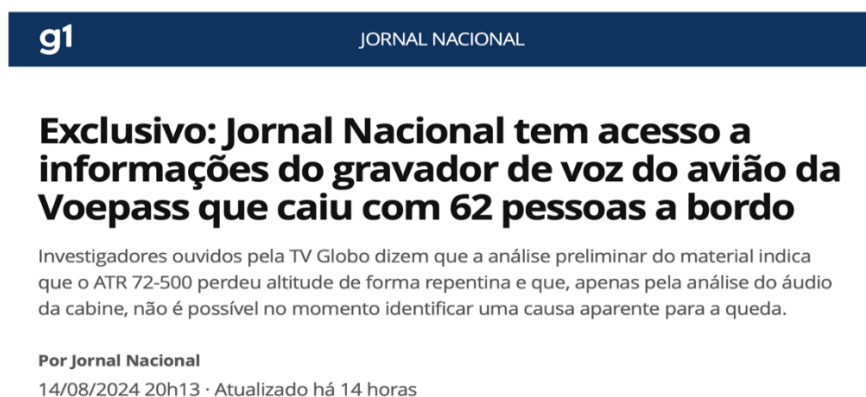
Figura 33 – Notícia G1 20h01



Fonte: G1 (2024)

O Jornal Nacional divulgou, às 20h13 do mesmo dia, a notícia exclusiva: “Jornal Nacional tem acesso a informações do gravador de voz do avião da Voepass que caiu com 62 pessoas a bordo”. A matéria (Figura 34), veiculada em rede nacional pela Rede Globo, informava que a equipe de jornalismo havia tido acesso exclusivo às caixas pretas do avião e que, inclusive, a gravação de voz finalizava com o “som de gritos”.

Figura 34 – Notícia G1 20h13



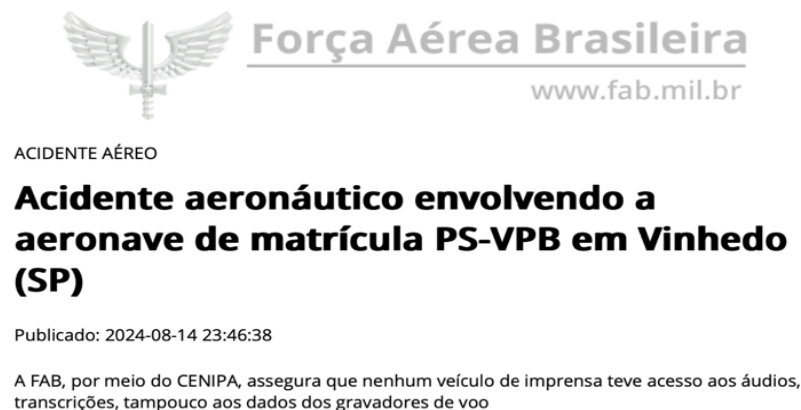
Fonte: G1 (2024)

A notícia distribuída digitalmente, que reproduz as falas da matéria veiculada na televisão, descreve nos seguintes termos que

o Laboratório de Leitura e Análise de Dados de Gravadores de Voo do Cenipa transcreveu as conversas entre o piloto e o copiloto registradas pelo CVR - o gravador de voz da cabine. São cerca duas horas de transcrição. Da constatação da perda de altitude até o avião cair no chão se passou cerca de 1 minuto. Tempo em que a tripulação tentou reagir. Gritos finalizam a gravação (G1, 2024).

Esta foi a terceira e última questão para a escolha deste acidente como objeto de pesquisa. O Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), às 23h46 do mesmo dia, emitiu uma nota oficial (Figura 35) assegurando que “nenhum veículo de imprensa teve acesso aos áudios, transcrições, tampouco aos dados dos gravadores de voo”.

Figura 35 – Nota Oficial FAB



Fonte: FAB (2024)

Moreno (comunicação pessoal, 2025) afirma que “uma das grandes demandas da sociedade, por meio da mídia, é saber o conteúdo dos áudios das caixas-pretas”. No entanto, esclarece que “esse áudio absolutamente não é divulgado, principalmente por respeito às famílias e aos profissionais”.

Conforme esclarecido anteriormente, os gravadores de voo foram inseridos na aviação no final da década de 1950 com o único objetivo de auxiliar nas investigações. A divulgação desses áudios fora desse contexto configura-se como um desvio de finalidade.

Portanto afirma que “a gravação registra profissionais em seu local de trabalho, em conversas que podem ser sensíveis”. Assim, o chefe do CENIPA considera que “a divulgação sem consentimento é um desrespeito às famílias e profissionais, muitos dos quais perderam a vida”.

Além disso, esclarece que o próprio Anexo 13 da Convenção de Aviação Civil Internacional, que rege os protocolos de investigação, estabelece que esses áudios não podem

ser divulgados pois poderiam “prejudicar futuras investigações e incentivar as tripulações a desligarem os gravadores, sabendo que sua intimidade pode ser exposta de forma vexatória”.

Entretanto explica que os dados do gravador de voz “são transcritos somente os trechos com estreita relação com as análises do relatório final, sem exposição ou possibilidade de identificação individualizada dos profissionais”.

Sobre a notícia veiculada em âmbito nacional, Moreno (comunicação pessoal, 2025) afirma que “no caso do acidente da VOEPASS, uma emissora divulgou falsamente que teve acesso ao áudio do CVR da aeronave” e complementa que, horas depois, CENIPA e CECOMSAER publicaram uma nota oficial “desmentindo essa informação, ressaltando o respeito à sensibilidade do conteúdo e a seriedade da investigação”.

O autor reconhece que “quando ocorre uma desinformação, o impacto negativo é grande, já que a mídia e as redes sociais têm maior alcance do que as notas oficiais”.

Ambas as notícias foram distribuídas pelo mesmo grupo midiático sem apresentar dados que esclarecessem o acidente, que apontassem os fatores contribuintes ou qualquer outra informação que colaborasse com o esclarecimento da tragédia.

Ramonet (1999, p. 60) afirma que “a informação se tornou de verdade e antes de tudo uma mercadoria. Não possui mais valor específico ligado, por exemplo, à verdade ou a sua eficácia cívica”. Enquanto mercadoria, “ela está em grande parte sujeita às leis do mercado, da oferta e da demanda, em vez de estar sujeita a outras regras, cívicas e éticas, de modo especial, que deveriam, estas sim, ser as suas”.

A explicação do chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), órgão responsável pela investigação do acidente com o voo VOEPASS 2283 e representante brasileiro para a condução dessas ações junto a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), não deixa dúvidas sobre como notícias veiculadas da maneira afetam o sistema perito de aviação, desrespeitam os profissionais envolvidos e contribuem para o descrédito de suas tarefas que, em última instância, visam a segurança da sociedade.

Sob o aspecto social, há que se ressaltar que o texto da notícia descreve que “gritos finalizam a gravação”, conduzindo os consumidores de informação a compreenderem que todas as pessoas a bordo estavam em pânico e visualizaram os momentos que antecederam o acidente que lhes tiraria a vida. No entanto, ainda se faz importante considerarmos que, entre os consumidores dessa informação, estão todos os familiares, amigos, colegas de trabalho, companheiros de estudo e tantas outras pessoas que tinham as vítimas como parte de seu convívio.

Considerando-se o contexto temporal da notícia, quando nem os dados constantes do relatório preliminar da investigação haviam sido divulgados pelo órgão competente, a informação de que a “tripulação havia tentado reagir” não faz nenhum sentido. Diante de qualquer emergência, onde a aeronave entra em condições adversas, o treinamento básico de todos os pilotos é justamente “reagir”, buscar uma solução. Mas a notícia, justamente pela falta de acesso ao conteúdo das gravações, não consegue explicar nada além disso, já que não está baseada em nenhum documento ou fato.

Diferente das duas situações abordadas nessa pesquisa anteriormente, o caso dessas duas notícias apresenta-se com uma característica que, por definição, deve ser considerada como uma desinformação gerada com intencionalidade.

Leite (1996, p. 1), jornalista que participou da cobertura do acidente com o voo TAM 402, ocorrido em 1996, após decolar do aeroporto de Congonhas-SP, reconhece que “qualquer migalha de informação, mesmo mal apurada e sem confirmação, corre o risco de virar manchete, numa situação dessas”. E complementa com sua visão de que “o jogo se resume a ter uma novidade para fornecer a cada dia, enquanto o caso durar”.

Ressaltam-se os posicionamentos de Gelfert (2018, p. 85), que define fake news como a apresentação deliberada de informações falsas ou baseadas em falsas alegações; e de Oremus (2017), que afirma que fake news não são diretamente equivalentes às notícias falsas pois são “inventadas inteiramente do nada”, “completamente fabricadas” para transmitir “conteúdo 100% falso” e sem “bases factuais”.

Fontcuberta (p. 28, tradução nossa) esclarece, sob o subtítulo “a notícia inventada”, que um acontecimento como esse tem mais relação com a “ausência de uma categoria ética (a verdade)” do que com o processo jornalístico, resumindo que “a notícia inventada é uma mentira”. O exemplo abordado em seu texto, inclusive, é de um jornal que publica uma versão “baseada em hipóteses de fontes, sem especificar nomes”.

O capital simbólico agregado ao Grupo Globo é inquestionável e pode levar o consumidor de informações a admitir a possibilidade de que a notícia tenha, de fato, sido fornecida por alguma fonte. Por outro lado, é importante considerar também o capital simbólico associado ao Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), instituição reconhecida por sua excelência no cumprimento de sua missão, em um cenário global em que apenas outros onze países detêm a capacidade de analisar o conteúdo dos equipamentos de gravação de voz e dados. Sobre o CENIPA recairiam todas as consequências de uma ação irresponsável como essa, a qual contraria as orientações da própria Convenção de Aviação Civil Internacional.

O assunto iniciou e terminou naquela mesma noite de 14 de agosto. A declaração em nota oficial da Força Aérea desmentiu a notícia distribuída pelo G1 que, por sua vez, não fez mais referências ao assunto, seja para se retratar ou para apresentar provas de que havia noticiado um fato verídico. Nenhum outro cibermeio publicou nota a respeito do tema.

Considerações finais

Essa pesquisa teve por objetivo analisar como os cibermeios atuaram na cobertura ciberjornalística do acidente com o voo VOEPASS 2283. As conclusões apresentadas ressaltam a importância do papel do jornalismo como mediador entre a tragédia de um acidente aéreo e a sociedade consumidora de informações.

O espaço informacional apresenta-se cada vez mais repleto de atores e vem sendo tensionado por novas forças mediadoras, como algoritmos, plataformas e práticas emergentes de consumo informativo que moldam o fluxo, o alcance e a interpretação dos acontecimentos.

O acidente com o voo VOEPASS 2283 carrega em si uma particularidade: por ter ocorrido em uma área privada, os vídeos e imagens foram produzidos e distribuídos por cidadãos ao consumidor de informações, não por jornalistas. O fato valida o posicionamento de Bradshaw (2014) de que a crescente digitalização e a popularização do acesso à internet ampliaram o ecossistema informativo, permitindo que cidadãos comuns atuem como produtores e disseminadores de informações. A cobertura do acidente deixou de ser uma atribuição exclusiva dos grandes veículos e passou a ocorrer em múltiplas camadas, com variados graus de responsabilidade.

Ramonet (1999, pp. 60-61) afirma que “a mídia, sacrificando-se à ideologia do direto, do ao vivo, do instantâneo, reduz o tempo da análise e da reflexão” e explica que, no passado, a notícia era produzida a partir de um eixo formado pelo evento, o jornalista e o cidadão. O acidente em questão reforçou que a ideia de que o triângulo se transformou em eixo, no qual a função do jornalista desapareceu, dando lugar a “simplesmente um vidro transparente”.

Ao longo dos primeiros dias após o acidente, foi possível identificar a clássica movimentação de um pico de visibilidade associado à repercussão imediata, seguido por um declínio gradual na cobertura. No entanto, há uma transição mais profunda, marcada pela substituição do foco informativo por elementos de caráter emocional e especulativo. A passagem da cobertura factual para a exploração de histórias personalizadas evidencia o deslocamento da função jornalística para a lógica do engajamento.

Essa espetacularização dos fatos, embora compreensível sob o ponto de vista das estratégias de atenção nos cibermeios, impõe desafios éticos significativos. Quando a mídia recorre à antecipação de causas sem respaldo técnico consolidado, apoiando-se em vídeos, trajetos de aplicativos ou testemunhos não confirmados, ela compromete não apenas a qualidade informativa, mas também a confiança social no atual sistema perito de aviação.

A tentativa de explicar o acidente, antes que o órgão responsável pela tarefa se posicione, alimenta um ambiente de desinformação e, conseqüentemente, promove o descrédito. Quando versões precipitadas são posteriormente desmentidas, quem perde é o jornalismo, os especialistas e, principalmente, a sociedade.

Ramonet (1999, pp. 60-61) afirma que “a mídia, sacrificando-se à ideologia do direto, do ao vivo, do instantâneo, reduz o tempo da análise e da reflexão” e explica que, no passado, a notícia era produzida a partir de um eixo formado pelo evento, o jornalista e o cidadão. No entanto, esclarece que agora o triângulo se formou em eixo, no qual a função do jornalista desapareceu, dando lugar a “simplesmente um vidro transparente”.

Pode-se inferir que a especificidade do tema impulse o sistema midiático a buscar fontes e peritos com base na proximidade do evento ou que atendam à sua demanda de tempo para a produção da notícia. Observa-se que tal prática desloca o sistema perito da aviação para um segundo plano de importância e, eventualmente, provoca sua desautorização pública.

A dinâmica de distribuir notícias, muitas delas noticiosas, porém irrelevantes, com o objetivo de manter a associação entre temas reforçou a construção em rede e surgimento de bolhas digitais, como segmentos informacionais segmentados, que reforçam percepções prévias e dificultam o acesso ao conhecimento técnico.

A questão da instantaneidade, como parte da sociedade contemporânea e característica marcante do ciberjornalismo, foi exaustivamente abordada, mas ainda não encontra veículos midiáticos que estejam dispostos a renunciar à velocidade em favor da precisão e validação dos dados.

Ramonet afirma que

O que faz atualmente o valor comercial de uma informação é a quantidade de pessoas suscetíveis de se interessarem por esta informação. Ora, este número nada tem a ver com a verdade. Se a verdade não é mais o elemento decisivo do valor de uma informação, qual é então este elemento? Hoje, principalmente, trata-se da rapidez com a qual esta informação é difundida. Ora, a ‘boa’ rapidez, agora, é a instantaneidade que, é claro, para a qualidade da informação, é um critério perigoso.” (Ramonet, 1999, p. 74)

O papel de mediação, inerente ao jornalismo, talvez imponha aos veículos midiáticos que assumam um novo compromisso de reconhecer seus limites, suas responsabilidades e sua inserção em um ecossistema informativo que já não está sob seu controle exclusivo.

A pesquisa evidencia que o sistema perito de aviação, sob responsabilidade do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), possui relação de dependência com o Centro de Comunicação Social a Aeronáutica (CECOMSAER) a fim de

tornar pública qualquer informação oficial sobre o acidente, o que estabelece um ritmo temporal que destoa da instantaneidade almejada pela sociedade.

O lapso temporal entre um acidente aéreo e as primeiras informações oficiais, produzidas e distribuídas pelo sistema perito em aviação, é uma lacuna que acaba sendo preenchida pela mídia, em função da demanda da sociedade. No entanto, esse preenchimento precisa ser mais bem avaliado sob o ponto de vista da ética e da preservação das estruturas existentes no país.

A “mensagem”, tão valorizada nos conceitos publicados por McLuhan (1974), acabou por se tornar uma notícia, divulgada em rede nacional, de que uma suposta gravação de voz, do avião acidentado que vitimou todas as pessoas a bordo, finalizava “com gritos”. O efeito que essa mensagem exerce na sociedade, conduzindo familiares das vítimas e demais pessoas a refletirem sobre o sofrimento que as vítimas passaram nos momentos que antecederam o acidente, é imensurável. No entanto, uma notícia como essa, produzida e distribuída a partir de suposições e comprovadamente falsa, impacta diretamente a maneira como a sociedade compreende a segurança da aviação e responsabilidade do sistema perito brasileiro.

Durante o 26º *International Symposium of Online Journalism* (ISOJ), evento organizado pela University of Texas no período de 27 a 29 de março de 2025, o painel que discutiu os novos entendimentos sobre jornalistas e jornalismo na era dos influenciadores, apresentou que 42% dos americanos se afastaram das notícias. O rol de motivos inclui 5 respostas: as notícias são produzidas para uma elite, são muito complexas, tendenciosas, depressivas e irrelevantes. A pesquisa, conduzida pela Reuters Institute (2025) aponta que 46% dos brasileiros se afastaram das notícias.

O espaço da informação encontra-se em disputa a partir da presença de influenciadores, cidadãos que produzem e distribuem informações e “especialistas”. Cabe ao jornalista reconhecer seu papel indispensável de distribuir notícias com credibilidade e relevância.

São muitos desafios. O principal deles é entender que não se trata apenas de informar, mas de sustentar uma relação de confiança com uma sociedade cada vez mais cética, fragmentada e sensível à superficialidade. Neste contexto, o modo como se conduz a cobertura ciberjornalística de um acidente aéreo expõe o futuro da informação em tempos de excesso.

Moreno (comunicação pessoal, 2025) entende que a função do jornalismo é fundamental para levar conhecimento à sociedade e afirma que a mídia tem um papel essencial no processo de buscar informações válidas, confirmadas por autoridades competentes, filtrar os dados e transmitir à sociedade a realidade da segurança do transporte aéreo e da seriedade da investigação.

A reflexão final sobre os resultados da pesquisa é que parte da solução para diminuir a desinformação está na convergência midiática entre o ciberjornalismo e o sistema perito de aviação, tanto na questão temporal quanto na questão da confiabilidade e validação dos fatos.

A pesquisa conduzida pela Reuters Institute (2025) aponta que no Brasil 67% das pessoas demonstra preocupação sobre o que é real e o que é falso. Ramonet (1999, p. 57) ratifica a responsabilidade daquele que transmite a mensagem, mas também a imputa ao cidadão, que deve ser ativo na busca por informações, e afirma que “informar-se supõe mudar de mídia; descartar aquela outra fonte se ela for pouco confiável e etc.”. A mesma pesquisa mostra que apenas 42% da população mundial acredita “na maioria das notícias, na maior parte do tempo”, um retrato de como a sociedade percebe a atuação da mídia atualmente.

Ramonet (1999, pp. 51-53) afirma que “o jornalista está em vias de extinção pois o sistema não quer mais saber deles” ao mesmo tempo em que esclarece que a profissão de jornalismo talvez tenha sido a que mais foi revolucionada com a irrupção de novas tecnologias.

Canavilhas (2025) destaca que há “três desafios para o ensino de Jornalismo: retorno aos valores tradicionais da profissão, domínio tecnológico e compreensão das dinâmicas sociais em rede, além do desenvolvimento da autonomia e criatividade dos estudantes”.

Eu acredito na capacidade transformacional do processo de educação. Assim, entendo que esta pesquisa tem potencial para colaborar com a formação dos futuros profissionais, ao mesmo tempo que pode servir de referência para o jornalismo na produção e distribuição de notícias relacionadas à aviação.

O desenvolvimento de modelos de inteligência artificial generativa, com capacidade de gerar conhecimento novo, é uma realidade e já tem potencial para alterar as práticas jornalísticas. Em sua capacidade de adaptação aos novos cenários, talvez tenhamos ferramentas capazes de minimizar erros na produção de futuras notícias sobre acidentes aéreos, bem como acelerar o processo de divulgação de informações.

Há esperança! Para aqueles que trabalham, diuturnamente, na prestação do Serviço de Busca e Salvamento, há esperança de que um dia o trabalho anônimo, exemplo de abnegação e comprometimento, seja reconhecido por uma sociedade, cada vez mais carente de bons modelos. Para aqueles que investigam os acidentes aeronáuticos, há a esperança de que, eventualmente, a sociedade compreenda que o trabalho de identificar os fatores que contribuíram para aquela tragédia é singular e impossível de ser executado com a velocidade que se gostaria.

E há expectativa! Que o jornalismo exerça seu verdadeiro papel de mediação, entre o acidente aéreo e a sociedade, e distribua notícias a partir de escolhas criteriosas de fontes e com

base em informações produzidas pelo sistema perito em aviação. Há expectativa que, neste cenário, o sistema perito também distribua informações da maneira mais célere possível e que mantenha uma estreita relação com o sistema midiático.

O combate à desinformação é responsabilidade de todas as pessoas que almejam uma sociedade ciente sobre os eventos que a cercam.

Finalmente, a minha própria expectativa é de que esta pesquisa sirva de motivação para novas ideias e desdobramentos, debates e provocações que resultem em coberturas ciberjornalísticas de acidentes aéreos mais precisas e transparentes.

Um voo

Um voo que teve sua decolagem autorizada quando o primeiro projeto foi aprovado, no início de 2024. Decolei a aeronave sob as orientações e olhos atentos de alguns professores, verdadeiros controladores de tráfego aéreo da minha trajetória como mestrando.

A rota metodológica traçada foi sendo cumprida e, alimentada pelas disciplinas, alguns artigos científicos foram publicados e apresentados assim como os aviões reportam quando alcançam os fixos aeronáuticos.

Foi um voo por vezes extenuante, mas impulsionado pelo combustível da justificativa. Um voo que me fez aprender, desaprender e reaprender conceitos e práticas, que me proporcionou pesquisar um tema que me acompanha há muitos anos.

Já em contato visual com meu destino, obtive autorização e prioridade de pouso na minha qualificação, com o aval de profissionais que admiro e respeito. O toque na pista foi conduzido de forma segura. Apresento essa dissertação com a certeza de que entrego meu melhor desempenho como pesquisador e como alguém que segue aprendendo e lutando contra a desinformação que cerca o tema da aviação.

Hoje, aprecio o sol batendo nas asas do avião que acabei de estacionar no pátio, estico a visão para admirar o horizonte e pego um café, meu passageiro mais frequente nesse último trajeto.

Tudo parece estar no seu devido lugar, até que me surpreendo por não ter certeza se esse foi meu último pouso, ou se apenas estou aguardando o reabastecimento e uma voz metalizada anunciar minha próxima decolagem.

Referências

ALCANTARA, Francisco José. **Jornalismo digital e interatividade**: um estudo sobre as possibilidades do ciberespaço. São Paulo: Annablume, 2007, p. 32.

ASAS. **TAM 402**: os 25 anos da tragédia que mudou a aviação brasileira. Disponível em: <https://www.edrotacultural.com.br/tam-402-os-25-anos-da-tragedia-que-mudou-a-aviacao-brasileira/>. Acesso em: 02 ago. 2025.

ATR. ATR 72-600. **ATR Aircraft**. Disponível em: <https://www.atr-aircraft.com/aircraft-services/aircraft-family/atr-72-600/>. Acesso em: 18 jun. 2025.

BERNERS-LEE, Tim; CAILLIAU, Robert. **Weaving the web**: the original design and ultimate destiny of the world wide web by its inventor. New York: Harper San Francisco, 2000.

BIANCO, Nélia del. **Pesquisa em Comunicação e suas interfaces**. Programa de Pós-Graduação em Comunicação da UFMS. Disponível em: <https://ppgcom.ufms.br/pesquisa-em-comunicacao-e-suas-interfaces-foi-tema-da-aula-inaugural-2025-realizada-pela-dra-nelia-del-bianco/#:~:text=A%20pesquisa%20em%20Comunicação%20e%20suas%20interfaces,primeiro%20semestre%20de%202025%20no%20Programa%20de>. Acesso em: 10 jun. 2025.

BOURDIEU, Pierre. **Sobre a televisão**. Rio de Janeiro: Zahar, 1997, p. 58.

BRADSHAW, Paul. Instantaneidade: efeito da rede, jornalistas mobile, consumidores ligados e o impacto no consumo, produção e distribuição. In: CANAVILHAS, João. **WebJornalismo**: 7 características que marcam a diferença. Labcom. Covilhã: 2014, pp. 111-134.

BRASIL. Força Aérea Brasileira. **NSCA 3-13**: Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil. Acervo SISLAER. Disponível em: <https://www.sislaer.fab.mil.br/terminalcendoc/acervo/detalhe/3599?guid=1716831938324>. Acesso em: 27 maio 2024.

BRASIL. Força Aérea Brasileira. **NSCA 64-1**: Sistema de Busca e Salvamento Aeronáutico. 2022. Acervo SISLAER. Disponível em: <https://www.sislaer.fab.mil.br/terminalcendoc/Busca/Download?codigoArquivo=31879>. Acesso em: 17 nov. 2024.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. CENIPA – Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. **Investigações**. Disponível em: <https://www2.fab.mil.br/cenipa/index.php/investigacoes>. Acesso em: 17 jun. 2025.

BRASIL. Governo Federal. **Obter serviços de tráfego aéreo**. Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/servicos/obter-servicos-de-trafego-aereo>. Acesso em: 17 jun. 2025.

BRASIL. Força Aérea Brasileira. **O que é o CENIPA?** Brasília: Instituto Histórico-Cultural da Aeronáutica – INCAER, 2008. (Opúsculo n. 29). Disponível em:

https://www2.fab.mil.br/incaer/images/eventgallery/instituto/Opusculos/Textos/opusculo_cenipa.pdf. Acesso em: 17 jun. 2025.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. **Relatório Final – PT-KBA – 31/03/2007**. Disponível em: https://sistema.cenipa.fab.mil.br/cenipa/paginas/relatorios/rf/pt/pt_kba_31_03_07.pdf. Acesso em: 18 jun. 2025.

BRASIL. Força Aérea Brasileira. **FAB inicia investigação sobre queda de aeronave em Vinhedo (SP)**. Brasília, 9 ago. 2024a. Disponível em: [https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/42989/INVESTIGAÇÃO%20-%20FAB%20inicia%20investigação%20sobre%20queda%20de%20aeronave%20em%20Vinhedo%20\(SP\)](https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/42989/INVESTIGAÇÃO%20-%20FAB%20inicia%20investigação%20sobre%20queda%20de%20aeronave%20em%20Vinhedo%20(SP)). Acesso em: 03 ago. 2025.

BRASIL. Força Aérea Brasileira. **FAB realiza investigação e coleta de dados da queda da aeronave em Vinhedo**. Brasília, 12 ago. 2024b. Disponível em: <https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/42996/ACIDENTE%20AÉREO%20-%20FAB%20realiza%20investigação%20e%20coleta%20de%20dados%20da%20queda%20da%20aeronave%20em%20Vinhedo>. Acesso em: 03 ago. 2025.

BRASIL. Força Aérea Brasileira. **CENIPA extrai com êxito dados dos gravadores de voo da aeronave PS-VPB**. Brasília, 13 ago. 2024c. Disponível em: <https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/43001/ACIDENTE%20AÉREO%20-%20CENIPA%20extrai%20com%20êxito%20dados%20dos%20gravadores%20de%20voo%20da%20aeronave%20PS-VPB>. Acesso em: 03 ago. 2025.

BRASIL. Força Aérea Brasileira. **Acidente aeronáutico envolvendo a aeronave de matrícula PS-VPB em Vinhedo (SP)**. Brasília, 14 ago. 2024d. Disponível em: [https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/43014/ACIDENTE%20AÉREO%20-%20Acidente%20aeronáutico%20envolvendo%20a%20aeronave%20de%20matrícula%20PS-VPB%20em%20Vinhedo%20\(SP\)](https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/43014/ACIDENTE%20AÉREO%20-%20Acidente%20aeronáutico%20envolvendo%20a%20aeronave%20de%20matrícula%20PS-VPB%20em%20Vinhedo%20(SP)). Acesso em: 03 ago. 2025.

BRUNS, Axel. **Gatewatching**: Collaborative Online News Production. New York: Peter Lang, 2003.

CAMPOS, Maíra. **Assessoria explica porque afirmou que Marília Mendonça estava viva**. Catraca Livre. Disponível em: <https://catracalivre.com.br/entretenimento/assessoria-explica-marilia-mendonca-viva/>. Acesso em: 22 maio 2024.

CANAVILHAS, João. **Webjornalismo**: 7 características que marcam a diferença. Covilhã: Livros LabCom, 2014.

CANAVILHAS, João. **Epistemology of mobile journalism**. A review. Profesional de la información, v. 30, n. 1. Covilhã, 2021, p. 4.

CANAVILHAS, João. Declarações na conferência de abertura do ENEJor 2025. In: CARVALHO, Guilherme. **ENEJor reúne mais de 30 instituições em três dias de debates**. ABEJor, 1º maio 2025. Disponível em: <https://abejor.org.br/enejor-reune-mais-de-30-instituicoes-em-tres-dias-de-debates/>. Acesso em: 27 out. 2025.

CASTELLS, Manuel. **A galáxia da internet**: reflexões sobre a Internet, os negócios e a sociedade. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.

CASTRO, Davi de. **Agenda-setting**: hipótese ou teoria? Intexto, Porto Alegre: UFRGS, n. 31, dez. 2014.

CENIPA. **Reporte Intermediário**. 2024. Disponível em: <https://dedalo.sti.fab.mil.br/ocorrencia/85259>. Acesso em: 17 nov. 2024.

CERF, Vinton; KAHN, Robert. **A Protocol for Packet Network Intercommunication**. IEEE Transactions on Communications, v. 22, n. 5, 1974, pp. 637-648.

CNN. **Assessoria de Marília Mendonça havia informado que cantora sobreviveu a acidente**. Disponível em: <https://www.cnnbrasil.com.br/nacional/assessoria-de-marilia-mendonca-informou-que-cantora-sobreviveu-a-acidente/>. Acesso em: 01 ago. 2025.

COHEN, Bernard C. **The press and foreign policy**. Princeton University Press, 1963.

COLEMAN, Renita; McCOMBS, Maxwell; SHAW, Donald; WEAVER, David. **Agenda Setting**: leitores, mídia e opinião pública. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

COMAER. **CENIPA divulga Reporte Preliminar da investigação envolvendo a aeronave PS-VPB**. FAB. Disponível em: <https://www.fab.mil.br/noticias/mostra/43101/SEGURAN%C3%87A%20DE%20VOO%20-%20CENIPA%20divulga%20Reporte%20Preliminar%20da%20investiga%C3%A7%C3%A3o%20envolvendo%20a%20aeronave%20PS-VPB>. Acesso em: 20 mar. 2025.

CONGRESSO EM FOCO. Manchetes dos jornais – **Cresce mistério sobre tragédia**: destroços não são do avião. Disponível em: <https://www.congressoemfoco.com.br/noticia/78085/manchetes-dos-jornais-cresce-misterio-sobre-tragedia-destrocos-nao-sao-do-aviao>. Acesso em: 01 ago. 2025.

CORMEN, Thomas H. et al. **Introduction to algorithms**. 3. ed. Cambridge: MIT Press, 2009.

CORREIO DA MANHÃ. **Primeira página**. Rio de Janeiro, 28 maio 1995. Disponível em: https://memoria.bn.gov.br/docreader/DocReader.aspx?bib=089842_05&pagfis=39532. Acesso em: 17 jun. 2025.

CSRC. **HTTP**. Disponível em: <https://csrc.nist.gov/glossary/term/http>. Acesso em: 25 out. 2025.

CSRC. **URL**. Disponível em: https://csrc.nist.gov/glossary/term/uniform_resource_locator. Acesso em: 25 out. 2025.

CURTIS, Adam. **HyperNormalisation [documentário]**. BBC, 2016.

DEARING, James W.; ROGERS, Everett M. **Communication Concepts 6: Agenda-Setting**. Sage Publications, 1996.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. RJ: Contraponto, 1997.

EYAL, Gil. **The crisis of expertise**. Cambridge: Polity Press, 2019, pp. 21-34.

FAHMY, Shahira; WANTA, Wayne; JOHNSON, Thomas J.; ZHANG, Boyoung. **The path to network agenda setting: a theoretical model**. Journalism Studies, v. 12, n. 3, 2011, pp. 322-336.

FONTCUBERTA, Mar de. **La Noticia**: pistas para percibir el mundo. Barcelona: Ediciones Paidós Iberica, 1993.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA. **Busca e resgate** – Há 45 anos, FAB iniciava a maior operação já realizada no país. Disponível em: <https://www.fab.mil.br/noticias/imprime/11695/BUSCA-E-RESGATE---Há-45-anos,-FAB-iniciava-a-maior-operação-já-realizada-no-país>. Acesso em: 17 jun. 2025.

FORÇA AÉREA BRASILEIRA. Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – **SIPAER: aspectos conceituais**. Brasília: CENIPA, 2001. Disponível em: <https://www.sislaer.fab.mil.br/terminalcendoc/Acervo/Detalhe/47904?returnUrl=/terminalcendoc/Home/Index&guid=1709683202572>. Acesso em: 17 jun. 2025.

FRANÇA, Vera Veiga. **Teorias da comunicação**: conceitos, escolas e tendências. Vozes, 2016, p. 190.

G1. **Avião desaparecido na Serra do Mar foi encontrado com ajuda de sinal de GPS do relógio do piloto, diz Bombeiros**. Disponível em: <https://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2023/07/07/aviao-desaparecido-foi-encontrado-com-ajuda-do-sinal-do-relogio-do-piloto-diz-corpo-de-bombeiros.ghtml>. Acesso em: 19 nov. 2024.

G1. **Avião que caiu em Vinhedo, SP, tinha 61 pessoas a bordo**. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2024/08/09/empresa-voepass-queda-aviao-vinhedo-sp.ghtml>. Acesso em: 19 nov. 2024.

G1. **Jornal Nacional tem acesso a informações do gravador de voz do avião da Voepass que caiu com 62 pessoas a bordo**. Disponível em: <https://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2024/08/14/exclusivo-jornal-nacional-tem-acesso-a-informacoes-do-gravador-de-voz-do-aviao-da-voepass-que-caiu-com-62-pessoas-a-bordo.ghtml>. Acesso em: 19 nov. 2024.

G1. **Avião que caiu no AM estava carregado com itens de pesca esportiva, dizem moradores**. Disponível em: <https://g1.globo.com/am/amazonas/noticia/2023/09/17/aviao-que-caiu-no-am-estava-carregado-com-itens-de-pesca-esportiva-diz-moradores.ghtml>. Acesso em: 01 ago. 2025.

G1. **Santos Dumont voou antes dos irmãos Wright, diz especialista**. G1, 5 nov. 2006. Disponível em: <https://g1.globo.com/Noticias/Ciencia/0,MUL40402-5603,00.html>. Acesso em: 17 jun. 2025.

G1. **Testemunha diz à polícia que viu passageiro pular do helicóptero na Rodovia Anhanguera**. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao->

paulo/noticia/2019/02/11/testemunha-diz-a-policia-que-viu-passageiro-pular-do-helicoptero-na-rodovia-anhanguera.ghtml. Acesso em: 01 ago. 2025.

G1. **Vídeo mostra acidente com helicóptero que matou Boechat e piloto.** São Paulo, 12 fev. 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/02/12/video-mostra-acidente-com-helicoptero-que-matou-boechat-e-piloto.ghtml>. Acesso em: 17 jun. 2025.

GALTUNG, Johan; RUGE, Mari H. **The structure of foreign news.** J of Peace Research, 1965.

GANS, Herbert J. **Deciding what's news.** Evanston: Northwestern University Press, 2004.

GAZETA DO POVO. **Jobim diz que não há menor dúvida que destroços são de AF447.** Disponível em: <https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/jobim-diz-que-nao-ha-menor-duvida-que-destrocos-sao-de-af447-blp0r78m6dcmf5efah6emizpq/>. Acesso em: 04 ago. 2025.

GELLFERT, Axel. **Fake News: a definition.** Informal Logic. vol. 38, n. 1, 2018, pp. 84-117.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** São Paulo: Atlas, 2002, p. 42.

GILLESPIE, Tarleton. **A relevância dos algoritmos.** Paragrafo. vol. 6, n. 1, 2018, pp. 95-121.

GILLMOR, Dan. **We the Media:** Grassroots journalism by the people, for the people. Sebastopol: O'Reilly Media, 2004.

GITLIN, Todd. **The Whole World Is Watching:** Mass Media in the Making and Unmaking of the New Left. Berkeley: University of California Press, 1980.

GOFFMAN, Erving. **Frame Analysis:** An Essay on the Organization of Experience. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1974.

GOMES, Wilson. Jornalismo, fato e interesse: o fato como problema. In: GOMES, Wilson. **Jornalismo, fatos e interesses:** ensaios de teorias do jornalismo. Série Jornalismo a Rigor. vol.1. Florianópolis: Insular, 2009, pp. 9-25.

HOSTINGER. **What is HTML? hypertext markup language basics explained.** 2025. Disponível em: < <https://www.hostinger.com/tutorials/what-is-html#The-History-of-HTML> >. Acesso em: 17 jun. 2025.

IMPERIAL WAR MUSEUM (IWM). **How the Second World War was fought from the air.** Disponível em: <https://www.iwm.org.uk/history/how-the-second-world-war-was-fought-from-the-air>. Acesso em: 17 jun. 2025.

INSTITUTO HISTÓRICO-CULTURAL DA AERONÁUTICA (INCAER). **Efemérides.** Disponível em: <https://www2.fab.mil.br/incaer/index.php/efemerides>. Acesso em: 17 jun. 2025.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA). **The first airline**: a short hop for man, a giant leap for mankind. Disponível em: <https://www.iata.org/en/about/history/flying-100-years/firstairline-story/>. Acesso em: 17 jun. 2025.

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION (ICAO). **History**. Disponível em: <https://www.icao.int/about-icao/History/Pages/default.aspx>. Acesso em: 17 jun. 2025.

JORNAL NACIONAL. **Air France**. 2009. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=DMYckZISopY>. Acesso em: 12 nov. 2024.

LANG, Kurt; LANG, Gladys E. **Politics and television**. Univ of Chicago Press, 1966.

LAZARSFELD, Paul F.; MERTON, Robert K. Mass communication, popular taste and organized social action. In: BRYSON, L. **The Communication of Ideas**. New York: Harper, 1948.

LEITE, Marcelo. **Pane jornalística no voo 402**. Folha, 1996.

LEMOS, André. **A comunicação das coisas**: teoria das mediações sociotécnicas. São Paulo: Annablume, 2004.

LEMOS, André. **Cibercultura**: tecnologia e vida social na cultura contemporânea. Porto Alegre: Sulina, 2002, pp. 76-77.

LEMOS, André. **A crítica da crítica essencialista da cibercultura**. Matrizes, 2015, pp. 29-51.

LIBRARY OF CONGRESS. **The Wilbur and Orville Wright Timeline: 1901 to 1910**. In: **Wilbur and Orville Wright Papers**. Washington, D.C.: Library of Congress. Disponível em: <https://www.loc.gov/collections/wilbur-and-orville-wright-papers/articles-and-essays/the-wilbur-and-orville-wright-timeline-1846-to-1948/1901-to-1910/#:~:text=September%2017%2C%201908,is%20the%20first%20airplane%20fatality>. Acesso em: 17 jun. 2025.

LILLEKER, Darren G., 2017. **Evidence to the Culture, Media and Sport Committee**. 'Fake news' inquiry presented by the Faculty for Media & Communication, Bournemouth University. 2017, p. 1.

LIMA JÚNIOR, Wilson da Costa. **O jornalismo na Internet**: o caso do Jornal do Brasil. Salvador: UFBA, 2007, pp. 1-8.

LORENZ, Mirko. Personalização: análise aos 6 graus. In: CANAVILHAS, João (org.). **Webjornalismo**: 7 características que marcam a diferença. Covilhã: Livros Labcom, 2014. pp. 147-175.

LUFTWAFFE DATA. **Seenotdienstverbände Unit Histories**. Disponível em: https://luftwaffedata.co.uk/index.php/Seenotdienstverbände_Unit_Histories. Acesso em: 17 jun. 2025.

MACEDO, Ronaldo de; CASTILHO, Cesar Ricardo Siqueira. **Educação, tecnologias e cibercultura**: as interações possíveis. Revista Brasileira de Educação, n. 27, 2004, pp. 479-490.

MACHADO, Elias; PALACIOS, Marcos. **Um modelo híbrido de pesquisa**. UFBA/GJOL, 2007, p. 2.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 8. ed. São Paulo: Atlas, 2017, pp. 251-346.

MARTÍN-BARBERO, Jesús. **Dos meios às mediações**: comunicação, cultura e hegemonia. Tradução de Maria Irene Arbex. 3. ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2003, pp. 229-292.

MAVEN. **O que um portal de notícias precisa ter**. [S.l.]: Maven, 2018. Disponível em: <https://www.maven.com.br/wp-content/uploads/2018/07/E-book-O-que-um-portal-de-noticias-precisa-ter.pdf>. Acesso em: 31 jul. 2025.

McCOMBS, Maxwell; SHAW, Donald. **The agenda-setting function of mass media**. 1972.

McCOMBS, Maxwell; SHAW, Donald. **Structuring the unseen environment**. Journal of Communication, 1977.

McCOMBS, Maxwell. **A teoria da agenda**: a mídia e a opinião pública. Vozes, 2009.

McLUHAN, Marshall. **Os meios de comunicação como extensões do homem**. Cultrix, 1974.

MIELNICZUK, Luciana. **O hipertexto no webjornalismo**: o texto em movimento. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), 2001. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Informação) – Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação, UFRGS.

MIGALHAS. **Parentes denunciam sumiço de pertences de vítimas do acidente do voo 1907**. Disponível em: <https://www.migalhas.com.br/quentes/43250/parentes-denunciam-sumico-de-pertences-de-vitimas-do-acidente-do-voo-1907>. Acesso em: 31 ago. 2025.

MIGUEL, Luis F. **O jornalismo no novo ambiente comunicacional**: uma reavaliação da noção do “jornalismo como sistema perito”. Tempo Social, revista de sociologia da USP, v. 34, n. 2. São Paulo, 2022.

MONTEIRO JÚNIOR, Silvio. **Air France 447: desmistificando o maior acidente aéreo brasileiro**. 3. ed. atual. Campo Grande, MS: Life Editora, 2022. 152 p. ISBN 978-65-5887-198-9.

MONTEIRO JÚNIOR, Silvio. Aspectos legais de uma operação de resgate. In: LAENDER, Alessandro Azzi; ALBUQUERQUE, Gustavo Carneiro; RIBEIRO, Luiz Maurício de Moraes; MOURÃO, Sérgio Luís (orgs.). **Direito Aeronáutico**. Belo Horizonte: D’Plácido, v. 3, 2023. pp. 743-762.

MORIN, Edgar. Comunicação, cultura e tecnologias do imaginário. In: PELLANDA, Eduardo C. **Mobilidade e personalização como agentes**

centrais no acesso individual das mídias digitais. Revista da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação. 2007. p. 9.

NEGROPONTE, Nicholas. **A vida digital.** Companhia das Letras, 1995.

NEVES, José L. **Pesquisa Qualitativa** – características, usos e possibilidades. Caderno de pesquisas em administração. São Paulo, v. 1, n. 3, 1996.

O GLOBO. **Avião com 61 pessoas cai em Vinhedo:** veja a cobertura. 2024. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/brasil/sao-paulo/ao-vivo/aviao-com-62-pessoas-cai-em-vinhedo-acompanhe-ao-vivo.ghtml>. Acesso em: 17 nov. 2024.

O GLOBO. **Material recolhido no oceano não é de Airbus, diz FAB.** 2024. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/mundo/material-recolhido-no-oceano-nao-de-airbus-diz-fab-3196845>. Acesso em: 17 nov. 2024.

O GLOBO. **Dona de avião do acidente com Chapecoense barganhou por seguro mais barato.** Disponível em: <https://oglobo.globo.com/epoca/dona-de-aviao-do-acidente-com-chapecoense-barganhou-por-seguro-mais-barato-23939186>. Acesso em: 01 ago. 2025.

O GLOBO. **Jornalista Ricardo Boechat morre em acidente de helicóptero em SP.** Disponível em: <https://oglobo.globo.com/politica/jornalista-ricardo-boechat-morre-em-acidente-de-helicoptero-em-sp-23444376>. Acesso em: 03 ago. 2025.

OLHAR DIGITAL. **Quem inventou o avião?** Olhar Digital, 3 jan. 2023. Disponível em: <https://olhardigital.com.br/2023/01/03/tira-duvidas/quem-inventou-o-aviao/>. Acesso em: 17 jun. 2025.

OREMUS, Will. Facebook has stopped saying ‘fake news’. In: GELFERT, Axel. **Fake News:** a definition. Berlim: Informal Logic, v. 38, n. 1, 2018, pp. 84-117.

PALÁCIOS, Marcos. Qualidade em jornalismo online: critérios de avaliação e perspectivas. In: PALÁCIOS, Marcos; MACHADO, Elias (orgs.). **Modelos de jornalismo digital.** Salvador: EDUFBA, 2014. pp. 103-119.

PAVLIK, John V. Ubiquidade: o 7º princípio do jornalismo na era digital. In: CANAVILHAS, João (org.). **Webjornalismo:** 7 características que marcam a diferença. Covilhã: Livros LabCom, 2014. p. 176.

PELLANDA, Eduardo C. **Mobilidade e personalização como agentes centrais no acesso individual das mídias digitais.** Revista da Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação. 2007. p. 14.

QUINN, Stephen; FILAK, Vincent. **Convergent Journalism:** an introduction. New York: Focal Press, 2005, pp. 9-10.

QUORA. **Por que o Google limita os resultados a apenas cerca de 30 páginas, mesmo para termos de pesquisa muito populares?** Disponível em: https://www-quora-com.translate.goog/Why-does-Google-limit-results-to-only-like-30-pages-even-for-very-popular-search-terms?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=pt&_x_tr_hl=pt&_x_tr_pto=tc. Acesso em: 18 jun. 2025.

RAMONET, Ignacio. **A tirania da comunicação**. Porto: Campo das Letras, 1999, pp. 51-74.
 REUTERS INSTITUTE. **Digital News Report 2025**. Oxford: Reuters Institute for the Study of Journalism, 2025. Disponível em: <https://reutersinstitute.politics.ox.ac.uk/digital-news-report/2025>. Acesso em: 7 ago. 2025.

ROST, Alejandro. Interatividade: Definições, estudos e tendências. In: CANAVILHAS, João. **Webjornalismo: 7 características que marcam a diferença**. Covilhã. Livros Labcom, 2014, p. 71.

SALAVERRÍA, Ramón. **Ciberperiodismo**. Alianza Editorial, 2009.

SBTNews. **Avião de Marília Mendonça bateu em cabo de torre de energia antes de cair**. Disponível em: <https://sbtnews.sbt.com.br/noticia/brasil/186178-aviao-de-marilia-mendonca-bateu-em-cabo-de-torre-de-energia-antes-de-cair>. Acesso em: 04 ago. 2025.

SCHUDSON, Michael. **Why democracies need an unlovable press**. Polity Press, 2014, p. 120.

SCHWINGEL, Cristiane. **Participação do público na produção de notícias online: o jornalismo colaborativo nos portais de notícias brasileiros**. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 2012.

SHAW, Donald; MCCOMBS, Maxwell. **The Emergence of American Political Issues: The Agenda-Setting Function of the Press**. St. Paul: West Publishing Company, 1977.

SILVA JÚNIOR, José Afonso. **Entre paliativos e escapismos: usos e apropriações da hipermídia, com um relato de pesquisa no jornalismo online**. Pauta Geral, Salvador, ano 9, n. 4, 2002, pp. 69-88.

SODRÉ, Muniz. **Antropológica do espelho: uma teoria da comunicação linear e em rede**. Petrópolis: Vozes, 2009.

SOLEY, Lawrence. **The news shapers: the sources who explain the news**. New York; Westport; London: Praeger Publishers, 1992.

SOUSA, Jorge P. **Elementos de Teoria e Pesquisa da Comunicação e dos Media**. 2. ed. Porto, 2006, p. 162.

SOUSA, Jorge Pedro de. **A comunicação e seus fundamentos**. Paulinas, 2014, p. 222.

SQUIRRA, Sebastião C. de Moraes. **A convergência tecnológica**. FAMECOS. 2005.
 Disponível em:

https://www.researchgate.net/publication/311630805_A_convergencia_tecnologica/link/585a75d008ae64cb3d4aa3c6/download?_tp=eyJjb250ZXh0Ijp7ImZpcnN0UGFnZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIiwicGFZSI6InB1YmxpY2F0aW9uIn19. Acesso em: 21 out. 2025.

TERRA. **Achado corpo de empresário vítima de queda de helicóptero**. Disponível em: <https://www.terra.com.br/noticias/brasil/cidades/achado-corpo-de-empresario-vitima-de-queda-de->

helicoptero,393d68f40d94b310VgnCLD200000bbcceb0aRCRD.html?utm_source=clipboard. Acesso em: 01 ago. 2025.

TONETTI, Cláudia; LIMA, Leandro Gonçalves. **Jornalismo em mutação**: cibercultura, qualidade da informação e formação de jornalistas. Revista GEMInIS, v. 8, n. 2, 2017, pp. 01-18.

TRAQUINA, Nelson. **Jornalismo**: questões, teorias e “estórias”. Vega, 2006, p. 229.

TRAQUINA, Nelson. **Teorias do jornalismo**: porque as notícias são como são. Insular, 2001, p. 98.

TRIVINHO, Eugênio. **A dromocracia cibernética**: lógica da velocidade no ciberespaço. São Paulo: Paulus, 2015.

TRIVINHO, Eugênio. **Comunicação e dromocracia**: lógica da velocidade na era digital. São Paulo: Hacker Editores, 2007.

TUCHMAN, Gaye. A objetividade como ritual estratégico: uma análise das práticas jornalísticas. In: TRAQUINA, Nelson (org.). **Jornalismo**: questões, teorias e “estórias”. Lisboa: Vega, 2006. pp. 129-153.

UOL. **'Foi gelo nas asas', especula ministro da Defesa sobre tragédia da Voepass**. UOL, 2024. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/colunas/andreza-matais/2024/08/11/foi-gelo-nas-asas-diz-ministro-da-defesa-sobre-tragedia-aerea.htm>. Acesso em: 17 nov. 2024.

UOL. **Um ano após acidente, filho de Teori diz não descartar homicídio do pai: "são tantas coincidências"**. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/politica/ultimas-noticias/2018/01/04/um-ano-apos-acidente-filho-de-teori-diz-nao-descartar-homicidio-do-pai-sao-tantas-coincidencias.htm>. Acesso em: 01 ago. 2025.

UOL. **Um mês após retomada, buscas por avião que sumiu há 11 anos são suspensas**. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/internacional/ultimas-noticias/2025/04/03/buscas-suspensas-malaysia-airlines-mh370.htm>. Acesso em: 01 ago. 2025.

VIRILIO, Paul. **O espaço crítico**. Estação Liberdade, 1996.

VIRILIO, Paul. **Velocidade e política**: um ensaio sobre dromologia. São Paulo: Estação Liberdade, 2006.

VOEPASS. **Nota 1 – 09 de agosto de 2024, 14h21**. Disponível em: <https://blog.voepass.com.br/nota-1-09-de-agosto-de-2024/>. Acesso em: 17 nov. 2024.

YURCHAK, Alexei. **Everything was forever, until it was no more**: the last Soviet generation. Princeton: Princeton University Press, 2006.

Anexo A – Entrevista 01

Entrevistado: Exmo. Sr. Major Brigadeiro do Ar Marcelo Moreno, Chefe do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA)

Data: 6 jun. 25.

Local: CENIPA, Brasília-DF

Transcrição dos áudios, gravados de forma consensual.

Brigadeiro Moreno, qual é a principal missão do CENIPA no que se refere a investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos?

O acidente aeronáutico é um evento catastrófico, completamente indesejável para a sociedade.

Ninguém está preparado para deixar um parente no aeroporto e não conseguir resgatá-lo no destino. É um assunto muito sensível para a sociedade porque todos somos usuários do sistema de transporte aéreo, seja em viagens a lazer ou trabalho, todos somos usuários de um modal que além de transportar a sociedade, movimenta a economia.

Ele incomoda a sociedade de várias maneiras. Seja do ponto de vista jurídico, na justiça pedindo indenizações, perdas e danos. É catastrófico para o ser humano a perda de um ente querido. O tema chama muito a atenção da imprensa. A gente é testemunha de quanto a imprensa dá atenção para acidentes aeronáuticos em comparação a acidentes, por exemplo, terrestres, rodoviários.

E por ser um assunto tão caro para a sociedade, a atividade de investigação de acidentes aeronáuticos é uma atividade que necessariamente tem que ser desenvolvida pelo Estado. Ela não pode ser delegada a iniciativa privada. Então, os países têm as suas agências, na maioria delas agências civis, com profissionais experientes na aviação, que conduzem investigações de acidentes aeronáuticos, sempre baseadas em protocolos internacionais de investigação. Porque esse é um assunto que, além de ser sensível para a sociedade, não interessa apenas a um determinado país. Isso é importante para a sociedade como um todo. Isso porque as frotas hoje são padronizadas, pois basicamente o mundo usa uma aeronave da americana Boeing, ou uma aeronave da europeia Airbus, ou aquilo que eu digo é o orgulho nacional, a Embraer, que é a terceira maior montadora de aviões do mundo, empresa nacional

Por isso que nessa atividade nós costumamos dizer que a investigação de acidentes não existe bandeira de países. O americano costuma dizer que “safety has no boundaries” (segurança não tem limites), porque um problema relacionado à aviação no Brasil pode, simultaneamente, em função da padronização das frotas, estar acontecendo na Europa, na América do Norte, na Oceania, em qualquer lugar do mundo. Por isso é importante a atividade de investigação de acidentes ser conduzida por profissionais responsáveis, com credibilidade, independência e transparência. Essa é uma atividade de Estado que lida com aquilo que o ser humano tem de mais caro: a vida humana.

Essa é a importância do trabalho do CENIPA, de ter a credibilidade da sociedade, porque, diferentemente da investigação conduzida pela Polícia Federal, das Polícias dos Estados, cujo objetivo é buscar culpados, buscar responsáveis dentro da esfera civil e criminal, a investigação do CENIPA acontece de forma paralela à investigação criminal, mas é uma investigação sem caráter punitivo, uma investigação cujo único objetivo é identificar os fatores que contribuíram para aquele evento, como forma de emitir recomendações de segurança para evitar futuros acidentes.

O grande objetivo do trabalho do CENIPA é que todas as lições aprendidas e tudo aquilo que deve ser feito para se evitar a recorrência desses catastróficos eventos, como acidentes aeronáuticos, estejam capturados no nosso relatório final e nas recomendações de segurança emitidas. O trabalho do CENIPA, frente à sociedade brasileira, é desempenhar o papel de autoridade de investigação de acidentes aeronáuticos do Estado brasileiro, tanto na aviação militar, quanto na aviação civil.

Quando acontece um acidente, como o CENIPA organiza as ações de comunicação?

O trabalho de investigação é tão complexo e sensível para a sociedade que primeiro nós buscamos legalizar essa atividade. Então hoje a lei maior da aviação, o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBA), possui os artigos 86 a 93, que regulamenta, ou seja, legaliza toda atividade de investigação. E nós tivemos o cuidado de colocar em um dos seus artigos do CBA a determinação que qualquer órgão público que tomar conhecimento de qualquer ocorrência aeronáutica, ela deve imediatamente, de forma célere, comunicar de forma rápida ao CENIPA. E nós temos o Brasil como um país de dimensões continentais, nós temos uma estrutura que é organizada na capital federal em Brasília e mais sete serviços regionais espalhados, como forma de dar ampla celeridade de acesso ao que nós chamamos de *site crash*, ao local do acidente.

Então, só para exemplificar, nós temos o SERIPA 1, que é o serviço regional de CENIPA, SERIPA 1 em Belém, SERIPA 2 em Recife, o 3 em Rio de Janeiro, São Paulo, o 5º em Canoas, próximo à capital gaúcha, o 6º em Brasília e o 7º serviço regional em Manaus, os de responsabilidade dessa imensa região amazônica. Então, somos oito organizações, o CENIPA em Brasília e sete SERIPAs espalhados pelo país, que nós temos 24 horas por dia, 24 por sete, equipes de prontidão que nós chamamos de *Go Team*, prontas para seguir para o acidente aeronáutico.

Como é que nós dividimos essa organização? Se a gente, de forma didática, puder dividir a aviação em dois grandes segmentos: a Aviação de menor porte, por exemplo, aviação agrícola, aviação particular, aviação de segurança pública, aviação de helicóptero, aviação experimental, aviação de táxi aéreo, aviação de táxi aéreo; e a aviação regular propriamente dita que são as aeronaves que utilizam o regime da aviação comercial, por exemplo, Gol, Azul, Latam e aviação internacional.

Então, se o acidente aconteceu com o que nós denominamos de aviação de menor porte, os primeiros que chegam no local do acidente são as equipes dos SERIPA, todas de prontidão 24 por 7. Se for com a aviação regular, além dos SERIPA trabalharem, é acionada a equipe dos investigadores, que eu diria, com mais tempo de experiência de investigação, do próprio CENIPA em Brasília.

As equipes dos 7 SERIPA não possuem em sua estrutura, uma equipe de comunicação social para se lidar com a imprensa. Uma das grandes vantagens hoje do CENIPA de pertencer à Força Aérea Brasileira é a possibilidade de nós podermos utilizar os meios e toda a infraestrutura da Força Aérea. Por exemplo, nós temos o CECOMSAER, que é o Centro de Comunicação Social de Aeronáutica, que tem experiência, infraestrutura, pessoal, muito *know-how* no trato com a imprensa, no trato com jornalistas, relacionamento com toda a mídia, que nos dá suporte em qualquer necessidade de investigação.

Então, por exemplo, não importando se for a equipe do CENIPA ou do SERIPA, as dezenas de jornais que cheguem no local do acidente, se é um acidente de grande repercussão, a própria equipe do CECOMSAER e a equipe de comunicação social do CENIPA estarão lá. Isso nos dá uma grande fortaleza, permitindo que a equipe técnica do CENIPA, ao chegar no sítio do acidente aeronáutico, com grande repercussão, grande imprensa, a equipe do CENIPA possa desempenhar seu papel técnico.

O acidente aeronáutico chama muito a atenção da imprensa. A sociedade, através da imprensa, quer respostas rápidas. E a investigação desse acidente aeronáutico não tem. Eu costumo dizer que a investigação é um quebra-cabeça de um milhão de peças, onde não existem

figuras, não existem pessoas para contar suas histórias, nós não temos todas as peças do quebra-cabeça, então necessariamente é uma atividade demorada, porque é uma investigação bastante integrativa, nós didaticamente investigamos todos os fatores humanos, dentro do aspecto fisiológico, psicológico, os fatores operacionais, o relacionamento do ser humano com outro ser humano dentro da cabine, todas as rotinas de manutenção e ainda todos os fatores materiais. Então nós investigamos toda a cultura organizacional da empresa, a cultura informal, se há assertividade das comunicações, se há consciência situacional daquelas populações, se há o que é muito pertinente e comum na aviação, normalização do desvio, se há transferência negativa, então existe todo um ecossistema onde o CENIPA vai se aprofundar para buscar identificar os fatores. Então a investigação por si só é demorada, porque além de ser muito sensível para a sociedade, temos a obrigação de aprender com cada acidente para evitar que novas famílias venham a perder seus entes queridos nesses acidentes.

Ao sermos questionados pela imprensa, nós passamos o telefone de serviço do Oficial de Sobreaviso de Comunicação, do Centro de Comunicação Social. Então toda comunicação do trabalho que é feito na investigação pelas equipes do SERIPA e do CENIPA é por meio do Centro de Comunicação Social, que vai filtrar a comunicação e distribuir a informação da melhor forma para a sociedade, por meio da imprensa e mídias sociais.

Isso é um trabalho diário. Se a gente imaginar que hoje nós temos uma média de 160 acidentes por ano no Brasil, só na aviação civil, eu diria que dia sim, dia não, nós estamos sendo demandados por 20 a 30 meios de comunicação querendo saber notícias de acidentes aeronáuticos.

De que forma o CENIPA busca garantir a transparência da investigação para a sociedade?

O projeto investigativo que o CENIPA realiza não foi inventado pelo CENIPA nem pelo Brasil. Nós seguimos protocolos internacionais da Organização de Aviação Civil Internacional. A Organização trabalha com 19 anexos e o anexo 13 estabelece os polos internacionais de investigação de acidentes aeronáuticos no mundo. São 193 países signatários da Comissão de Chicago. Tudo o que nós fazemos é pautado no anexo 13.

O objetivo é entregar para a sociedade segurança no transporte aéreo. Então, por ser uma investigação de caráter não punitivo, é muito importante que a sociedade tenha credibilidade, acredite no resultado dessas investigações. Eu diria que a conduta ética e moral é extremamente importante em qualquer ramo de trabalho, e a transparência é a pedra

fundamental para conquistar a credibilidade. A credibilidade se adquire ao longo de décadas, produzindo investigações, resultados para a sociedade de forma transparente e independente.

O CENIPA mantém na internet um site chamado Painel SIPAER. O SIPAER é um acrônimo para Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos. Basta qualquer usuário digitar no site de busca Painel SIPAER, onde qualquer cidadão de forma extensiva vai ter acesso absolutamente a tudo que aconteceu no espaço aéreo brasileiro nos últimos 10 anos.

Todas as investigações que foram conduzidas pelo CENIPA nos últimos 10 anos, estando as investigações concluídas ou não, tudo está sendo atualizado dentro de um banco de dados que é atualizado a cada 6 horas por dia, de forma a dar ampla transparência nos trabalhos do CENIPA. Então, essa é a primeira forma que o CENIPA mantém a transparência das suas atividades. Todo o relatório final na aviação civil, que é a palavra oficial do Estado brasileiro quanto à investigação daquele acidente, ele é ostensivo e publicado no painel SIPAER, por meio de CENIPA. Esse é um grande meio de transparência que gera credibilidade.

A outra forma é a comunicação com a imprensa. Recentemente, a sociedade brasileira vivenciou o trágico evento que aconteceu no dia 9 de agosto de 2024 no interior de São Paulo, em Vinhedo, onde uma aeronave A-72 da empresa VOEPASS se acidentou, vindo a falecer 62 pessoas. Então, como forma de dar ampla transparência ao nosso trabalho, o acidente aconteceu numa sexta-feira, 9 de agosto, às 13h30 da tarde e, às 17h30, o CENIPA se dirigiu à sociedade por meio de coletiva de imprensa, mostrando toda a nossa responsabilidade, o compromisso, a metodologia do nosso trabalho e a previsão de futuras etapas da investigação.

É muito importante neste momento, como é um evento trágico para a sociedade, a autoridade da investigação já no mesmo dia do acidente se dirigir à sociedade.

No dia 10 de agosto houve uma nova coletiva de imprensa, juntamente com outras autoridades envolvidas como ANAC, Polícia Civil, Polícia Federal, Bombeiros e Defesa Civil. E ainda no terceiro dia, no domingo, uma coletiva de imprensa, somente com o CENIPA, mostrando a transparência das nossas investigações. A transparência é pedra fundamental para que a sociedade continue a acreditar nos serviços de investigação realizados.

Normalmente, a imprensa vai ter acesso ao que está sendo produzido nas investigações através de momentos em que é feita uma divulgação por meio de coletiva de imprensa, dependendo também da sensibilidade que aquele acidente gerou. Os acidentes de massa, de grande repercussão na sociedade, demandam coletivas, principalmente nos três, quatro primeiros dias.

O próximo passo, depois da primeira semana, previsto no anexo 13 da Convenção de Chicago, nós publicamos um relatório preliminar, em 30 dias, com as informações factuais e

normalmente é provocada uma nova coletiva de imprensa. Antes da apresentação na coletiva de imprensa, por respeito aos familiares, nós nos reunimos com os familiares para apresentar essas primeiras descobertas da investigação. Isso foi feito recentemente com os familiares do VOEPASS, passamos quatro horas com os familiares, depois passamos tudo para a sociedade por meio da coletiva de imprensa. E a partir daí, normalmente, somente na publicação do relatório final.

Esse é o relacionamento com a imprensa. Um pouco diferente do relacionamento com os familiares, que é um ponto crítico, porque são pessoas, famílias que perderam seus entes queridos, e por respeito, carinho, consideração, nós nos reunimos, nós normalmente nos reunimos com os familiares, e essa demanda vem dos próprios familiares.

A investigação de acidentes aeronáuticos tem um processo que caminha em diversas direções, onde qualquer divulgação de informações preliminares pode ser prejudicial para determinada empresa, setor ou familiar. Então, a investigação é conduzida de forma, eu não diria que é sigilosa, mas ela feita de forma restrita aos investigadores, como respeito à sociedade. É importante que as informações preliminares, que ainda não foram validadas, não sejam divulgadas para a imprensa, buscando evitar um pânico desnecessário na sociedade.

Existe uma pressão legítima da sociedade, por meio da imprensa, de a cada semana querer saber como é que está o andamento da investigação, como é que estão alguns dados fáticos já descobertos. Muitas das vezes, apesar de legítima, essa necessidade da sociedade de conhecer os fatores da investigação tem o objetivo de indenizações na justiça. E realmente todos os dados fáticos que nós temos na investigação são partilhados para a justiça.

Então eu digo que é muito melhor a sociedade, ao invés de pressionar a investigação do CENIPA, que busque soluções na investigação da própria Polícia Federal, porque a Polícia Federal sim está produzindo dados fáticos com o fim de indenização trabalhista, indenização de perdas e danos, responsabilização.

Como é o acesso das equipes de jornalismo às instalações do CENIPA? Isso é comum? Você recebe equipes de jornalismo aqui com frequência? Quando tem um acidente, existe uma demanda da equipe de jornalismo vir até o CENIPA para conhecer, para frequentar, para entender melhor o processo?

Essa é uma demanda legítima que se intensifica quando existem acidentes com grande quantidade de pessoas, repercussão na sociedade, acidente em massa, ou quando ocorre um acidente de aeronave de pequeno porte, mas com grande repercussão na sociedade, como por

exemplo, em 2014 o acidente do presidencial Eduardo Campos; em 2016, o acidente do ministro do Supremo Tribunal Federal, Teori Zavascki; ou em 2021 o acidente com a cantora Marília Mendonça. Neste momento, é intensificada a procura pelo CENIPA, e o CENIPA tem portas abertas. O CENIPA é um órgão da Força Aérea Brasileira, que tem o seu trabalho voltado para a sociedade, e nós realmente acreditamos que quanto mais conhecidos, mais respeitados seremos.

Então o CENIPA está sempre de portas abertas, toda demanda de imprensa que quiser vir conhecer o trabalho do CENIPA, a profundidade da investigação, o comprometimento e responsabilidade das nossas equipes, sempre é muito bem-vindo. O CENIPA estará sempre de portas abertas para a sociedade.

Especificamente sobre o acidente com o voo VOEPASS 2283, quais foram os principais desafios enfrentados pelo CENIPA na condução das investigações desse caso?

Nós temos que ter profissionais preparados, além de preparação técnica na condução da investigação, preparados psicologicamente, porque vale a gente lembrar que os nossos investigadores são seres humanos também. E ninguém está preparado para ver pessoas como vítimas fatais, crianças.

Além do suporte de profissionais de imprensa, nós levamos psicólogos que, além de serem investigadores do fator humano, aspecto psicológico, são psicólogos que têm uma visão bastante peculiar para o cuidado com os nossos investigadores.

Vale lembrar que o último acidente em massa na aviação brasileira aconteceu 17 anos antes do acidente de 2024 da VOEPASS. Em 2007, o voo TAM 3054 se acidentou e 199 pessoas perderam a vida em Congonhas-SP. Então o desafio é manter, ao longo de décadas, profissionais preparados para serem acionados em um evento extremamente catastrófico.

Qualquer acidente em massa que aconteça dentro de grandes cidades se depara com a situação em que ninguém está preparado para aquilo, e surgem conflitos de autoridade, quem que manda naquele evento, quem que vai autorizar a remoção dos corpos, quem que vai fazer a perícia primeiro, porque ninguém está preparado para isso. Nem a polícia, nem a justiça, nem o Ministério Público, nem a sociedade que está vivendo aquilo, muito menos familiares, que deixaram um ente querido no aeroporto e nunca mais vão reencontrar.

Então a preparação psicológica dos nossos investigadores, por si só é uma atividade muito importante. A preparação da maturidade emocional no trato com.

Por vezes, o desafio logístico também é muito grande, de chegar no local do acidente aeronáutico. O acidente da VOEPASS aconteceu dentro de um condomínio e, graças a Deus, não aconteceu nenhuma vítima fatal no solo.

Houve alguma peculiaridade, particularidade do acidente que exigiu uma estratégia diferenciada de comunicação, seja com a imprensa ou com a família? Como que foi a articulação do CENIPA com as outras agências, seja com a empresa, com a ANAC, para alinhar essas informações?

O gerenciamento do conhecimento é muito importante, porque os acidentes de grande porte para a sociedade brasileira, acontecem em espaçamentos muito grandes e, por vezes, em um período de 10 a 15 anos. E isso é uma fragilidade que nós buscamos diariamente não permitir que isso atrapalhe nossas investigações.

Se a gente lembrar do acidente que aconteceu, catastrófico, em 2006, quando o voo GOL 1907 chocou com o avião Legacy, infelizmente, 154 cidadãos brasileiros perderam a vida. Na selva do Xingu, um desafio logístico terrível para se chegar até lá, se montar uma base de operações, o compromisso da Força era em resgatar os 154 corpos no meio da selva amazônica. E uma das lições aprendidas foi o estrito cumprimento de nossas responsabilidades enquanto autoridades de investigação. Eu lembro bem quando as equipes de resgate da Força Aérea, ao resgatarem os corpos do voo GOL 1907, por vezes resgataram também bagagem que era transportada pela aeronave e futuramente, infelizmente, as equipes de resgate da Força Aérea, que eu acho que maculou toda a operação, foram acusadas de terem sumido com um celular, com a carteira de um familiar. Isso nos marcou, foi uma grande lição aprendida.

Aí no acidente com o VOEPASS nós adotamos um protocolo diferente. Eu, pessoalmente, cheguei no local do acidente no mesmo dia que aconteceu o acidente, já próximo da madrugada, e dei ordem para que ninguém da equipe de investigação do SERIPA 4, que me acompanhava, tocasse absolutamente em nada particular. Chamei a delegada responsável da Polícia, expliquei para ela que toda a responsabilidade de recolhimento de objetos pessoais que estavam a bordo da aeronave acidentada, era da Polícia Civil. Um dos representantes da empresa da VOEPASS veio e disse que existia um protocolo da empresa, os materiais, então houve um estreito relacionamento e conversa bastante respeitosa e transparente, entre a equipe do CENIPA e a Polícia Civil, bem como com a equipe da VOEPASS que estava no local do acidente, justamente pelo cuidado e sutileza que tem que ter no trato dos objetos pessoais.

É importante compreender que o conflito de autoridade, no momento do acidente aeronáutico, só atrapalha. Não é somente o CENIPA que responde a acidentes aeronáuticos. A Polícia Federal responde a acidentes aeronáuticos. Defesa Civil, Polícia Militar e Polícia Civil também. Então, isso é um assunto de extrema importância na preparação dos nossos investigadores: a maturidade no relacionamento transparente e respeitoso entre agências, primordial para que cada um conduza suas atividades dentro daquilo que a sociedade espera.

Além da empresa envolvida, são envolvidas a seguradora da empresa e, seguindo os protocolos do anexo 13, os países responsáveis pelo projeto da aeronave, pela fabricação da aeronave, da fabricação dos motores e o país operador daquela aeronave. Especificamente no caso do VOEPASS, nós convidamos o órgão de investigação francês, que é o BEA (Bureau d'Enquete et d'Analyse), porque o ATR é de fabricação francesa, então a ATR veio até o Brasil acompanhado pelos investigadores do BEA e ainda os investigadores do TSB do Canadá e mais engenheiros da fabricante de motores canadenses.

Quais são os critérios que o CENIPA utiliza para determinar quais informações podem ou não podem, devem ou não devem ser divulgadas para a sociedade, para as famílias, para a mídia, durante o processo de investigação?

Uma das grandes demandas, que eu entendo ser legítima da sociedade, é que as pessoas querem saber o conteúdo dos áudios das caixas pretas, ou gravadores de voz. A gente lembra que existem dois tipos de gravadores, o Cockpit Voice Recorder, que é o gravador de voz de cabine, que normalmente grava as duas últimas horas de conversação da tripulação, as duas últimas horas que antecederam o impacto, muito importante para a investigação; e ainda o gravador de dados. Mas é fato que a sociedade, por meio da imprensa, quer muito ouvir o que continha. O gravador de voz não é divulgado.

Nós temos um extremo cuidado, principalmente com respeito às famílias e respeito aos profissionais. Se a gente lembrar que os gravadores de voo foram inseridos na aviação no final da década de 50, com o único objetivo de auxiliar nas investigações, dar profundidade nas investigações, a divulgação desses áudios que não sejam para investigação, primeiro, é um desvio de finalidade; segundo, é importante lembrar que o gravador de voz nada mais faz do que gravar profissionais em seu local de trabalho.

Qual profissional que gostaria de estar 100% do seu tempo no seu escritório, no seu consultório, no seu local de trabalho, no seu expediente, sendo gravado? Conversas, por vezes, que podem expor a sua intimidade, conversas sensíveis. Normalmente, o profissional não

gostaria de estar no seu expediente sendo gravado, mas os pilotos são submetidos a isso. Então a divulgação desses áudios, sem o expresso consentimento desses profissionais, que na maioria das vezes perderam sua vida, é um desvio de finalidade, é uma maldade, um desrespeito com as famílias, com os profissionais. Absolutamente não fazemos isso. E o próprio Anexo 13, que trata dos protocolos de investigação, estabelece que esses áudios, estabelece de forma categórica, que esses áudios não podem ser divulgados para a imprensa, primeiro porque vão causar uma comoção geral na sociedade. Imagina um áudio onde os pilotos, nos momentos que antecederam o impacto daquele acidente, podem estar falando palavrões, sofrendo, isso vai causar um medo na sociedade de buscar a atividade aérea.

E esse medo pode parecer que voar é perigoso, pode afetar tanto a economia do país quanto o transporte aéreo da sociedade. E segundo, poderá causar prejuízos para as futuras investigações. No momento que essas tripulações estão sendo 100% do seu tempo gravadas, entenderem que aquela intimidade, após um acidente, pode ser exposta à sociedade de forma vexatória, poderemos ter tripulações que, por vislumbre, deliguem o gravador de voz, prejudicando futuras investigações.

Então, esse apanhado de argumentos mais do que sustenta a necessidade de não divulgar. E a própria legislação aeronáutica estabelece que essas gravações não podem ser divulgadas. O CENIPA tem tanto cuidado com isso, que desde 2005, quando o nosso laboratório de análise e leitura de gravadores foi instalado aqui em Brasília, nós não tivemos nenhum vazamento de áudio nos nossos laboratórios.

Respeito aos familiares, respeito aos profissionais e respeito à seriedade do trabalho que é conduzido na investigação. O que nós fazemos são transcrições do áudio do gravador de voz, e somente aquilo que tem estreita correlação com as nossas análises e conclusões do relatório são transcritas para o relatório final, sem nenhum tipo de exposição e sem possibilidade de rastreamento daquele profissional.

Nós temos tanto cuidado na confecção do nosso relatório, já que é um relatório que não busca identificar os culpados, que falamos de fatores contribuintes para emitir recomendações para evitar futuros acidentes.

O acidente com o voo VOEPASS 2283, assim como outros acidentes anteriores, provocou uma crise de desinformação, de especulação, com especialistas de plantão, com fontes aleatórias amplo uso de mídias sociais. Como o CENIPA gerencia essa crise de desinformação? Há alguma ação que o CENIPA adote, ou ele adota via CECOMSAER, ou existe alguma política para gerenciar esse tipo de situação?

Toda a gerência de evitar desinformação na imprensa, que é comum em casos de acidente aeronáutico de grande porte, é feita por meio dos profissionais do CECOMSAER.

Por exemplo, no acidente com a VOEPASS, um grande meio de comunicação do Estado brasileiro, informou através de sua mídia televisionada que teve acesso ao gravador de voz, do cockpit recorder do CVR, da aeronave da VOEPASS, e isso foi uma inverdade. Então, no mesmo dia que foi veiculado em telejornal que essa empresa teve acesso exclusivo aos áudios do CVR, no mesmo dia o CENIPA emitiu uma nota oficial em conjunto com o CECOMSAER, desmentindo e afirmando que nenhum meio de comunicação teve acesso às conversas tão sensíveis da tripulação. Isso pela sensibilidade e respeito e seriedade do trabalho que a gente faz. Então, a gerência para evitar desinformação é feita pelos próprios investigadores do CENIPA, juntamente com os profissionais do CECOMSAER.

Na sua visão pessoal, qual é o principal papel do jornalismo na cobertura e acompanhamento das investigações dos acidentes aéreos?

No meu ponto de vista, o trabalho da imprensa é importantíssimo em levar conhecimento para a sociedade. Em grande parte da sociedade hoje, se conhece informações importantes que aconteceram naquela sociedade através da imprensa. Por vezes essa informação é filtrada e sou defensor de que a imprensa não tem que omitir opinião, ela tem que buscar a verdade dos fatos e quem tem que fazer juízo de valor é o próprio receptor daquela mensagem.

O trabalho da imprensa é extremamente importante, seja uma mídia impressa, televisionada e até mesmo as mídias sociais, que hoje influenciam a sociedade também. Há alguns anos, nós identificamos aqui no CENIPA os maiores influenciadores da aviação, que porventura falavam de acidente aeronáutico, e nós tomamos a decisão de trazê-los para dentro do CENIPA para conhecer o nosso trabalho até para que nós tivéssemos vozes que falassem nossa língua, que respeitassem nosso trabalho, ou pelo menos não produzissem desinformação, que eu acho que é tão prejudicial para a sociedade.

Essa aproximação tanto com essa mídia que eu chamo de não tradicional, que são os influenciadores de internet como um todo, e a própria imprensa tradicional, eu acho importantíssimo de levar a informação validada, importante para a sociedade, de forma cuidadosa, sem assustar a sociedade.

Mais cedo ou mais tarde, estaremos sentados numa poltrona como passageiros. Temos que entregar para a sociedade a certeza de embarcar no aeroporto em segurança e pousar em

segurança no outro aeroporto. A imprensa tem um papel importante, buscar informações válidas, validadas com autoridades oficiais, buscar a informação e passar para a sociedade a segurança que é o transporte aéreo, a seriedade do trabalho de investigação e das agências.

Anexo B – Entrevista 02

Entrevistado: Prof. Dr. João Canavilhas

Data: 3 jul. 25, por e-mail.

Como o Sr. analisa o impacto da instantaneidade no processo de produção e distribuição de notícias, principalmente diante de cenários de acidentes aéreos?

A instantaneidade começou por ser uma das grandes vantagens do webjornalismo face aos jornalismos convencionais, mas acabou por se transformar numa das suas desvantagens. Não pela característica em si mesma, mas pela forma como foi usada inicialmente pelo jornalismo. Ser o primeiro a dar a notícia levou muitas publicações a esquecer um dos passos fundamentais do jornalismo – a verificação da informação junto de várias fontes – publicando notícias sem a necessária confirmação, e que mais tarde se vieram a revelar imprecisas ou falsas. Situações como esta levaram a uma perda de credibilidade do webjornalismo, e a sua recuperação tem demorado muitos anos.

Se nos abstrairmos destas situações anómalas, a instantaneidade deve ser vista como uma característica que sempre diferenciou os meios tradicionais entre si, com a rádio a ser anteriormente o meio mais rápido e a tirar partido dessa situação junto do público. Sempre que ocorria algum evento extraordinário, fosse um acidente ou um fenómeno natural extremo, o público procurava na rádio as primeiras informações. A internet, as redes wi-fi e os smartphones vieram alterar esta situação, colocando os jornalismos televisivo, radiofónico e Web ao mesmo nível em termos de velocidade de transmissão de um evento em direto. A produção continua a variar em função daquilo que é a narrativa de cada um deles, mas isso já acontecia antes.

Assim, em caso de acidentes aéreos – ou outros fenómenos extraordinários – a instantaneidade é uma enorme vantagem para atrair audiências. Porém, o processo de verificação da informação deve manter-se, ainda que atrase o processo de distribuição.

Como o Sr. analisa a disputa no campo informacional entre jornalistas, cidadãos-jornalistas, influenciadores etc.?

Começo por dizer que não há cidadãos-jornalistas, como não há cidadãos-médicos, nem cidadãos-engenheiros. Há cidadãos que distribuem informação própria (que não notícias) e, por isso, situam-se na mesma esfera que os influenciadores, embora com intenções diferentes.

A diferença entre uns (jornalistas) e outros (influencers) está juntamente no que respondi anteriormente: enquanto os jornalistas seguem um processo de produção que cumpre todos os passos necessários à transformação de um acontecimento em notícia, e do qual faz parte o contraste de fontes, o cidadão não o faz. Para além disso, o jornalista obedece a um código de ética, o cidadão/influencer, não. O jornalista responde perante uma hierarquia, o cidadão/influencer, não. Etc. etc. etc.

Fica claro que falamos de duas realidades completamente diferentes, porém a maioria do público não as distingue porque não consegue reconhecer quem tem “autoridade” para lhe dar informação jornalística. Vamos a um exemplo: chego a uma cidade que não conheço e preciso de uma informação. Vejo um polícia e um cidadão: a quem coloco a questão? Obviamente, ao polícia. Porque o uniforme que ele veste permite-me reconhecer uma autoridade preparada para me dar essa informação.

Quando se trata de informação jornalística, o “uniforme” é o meio de comunicação. Por isso, se procuro notícias vou a um jornal, a uma rádio ou a uma TV. Quando entro na Internet, a situação devia ser igual: iria ao site do jornal, da rádio ou da TV. Mas a maioria das pessoas não faz isso: toma a internet como um todo, e aquilo que lhe aparece – sobretudo nas redes sociais – é notícia. Só que não é!

Por isso, a disputa entre jornalistas e cidadãos/influencers só existe porque há um grave problema de iliteracia midiática e as pessoas não distinguem a boa informação jornalística da má informação.

No contexto da cobertura de acidentes aéreos, em que frequentemente se observam informações imprecisas, não validadas ou até mesmo falsas, o senhor considera ser possível um processo de retomada de reconstrução da credibilidade dos cibermeios? E como seria esse processo?

Se por “cibermeio” se entende qualquer publicação num blogue ou numa rede social, então estamos a falar de informações com origem em pessoas que não estão preparadas para produzir notícias nem respondem perante qualquer autoridade. Ou seja, se tenho uma doença vou a um hospital, não a uma oficina automóvel. Se quero notícias vou a um meio de comunicação social, não a uma rede social ou blogue.

Por isso, se os cibermeios pertencerem a marcas jornalísticas, a informação falsa ou não validada só pode surgir nos comentários, não nas notícias. Porque de outra forma, o meio de comunicação responde perante as autoridades.

Gostaria de acrescentar alguma consideração sobre o papel do ciberjornalismo na cobertura de eventos traumáticos ou sobre caminhos possíveis para uma prática mais ética e responsável?

Desde que o jornalismo cumpra as suas regras de funcionamento e os códigos éticos, a cobertura de eventos traumáticos decorrerá como sempre aconteceu, independentemente do meio de comunicação. Mudam as narrativas e a velocidade de produção, mas não as regras e, consequentemente, a boa cobertura.